Doru Vârlan

Întâlnire cu profesia mea
- AVIATOR -

Editgraph

Redactor de carte:

Culegere text și tehnoredactare: Doru Vârlan

Copertă: Doru Vârlan

Descriere CIP a Bibliotecii Naționale a României
VÂRLAN, DORU
Întâlnire cu profesia mea - AVIATOR / Doru, Vârlan
ISBN

Tipar: *editgraph* Buzău

www: editgraph.ro

Tipărit în România

Doru Vârlan

Întâlnire cu profesia mea
- AVIATOR -

Editgraph

Buzău, 2018

Părinților mei, mamei mele Virginia și tatălui meu Eugen, care mi-au dat viață și m-au însuflețit în toate demersurile mele pământene !

Soției mele Manuela Vârlan, care m-a sprijinit nemărginit pe parcursul documentării, scrierii și tehnoredactării manuscrisului.

Profesorilor și instructorilor, tehnicienilor, controlorilor de trafic aerian, tuturor acelora pe care i-am cunoscut de-a lungul carierei mele, pentru dăruirea, curajul, spiritul de sacrificiu și noblețea lor umană.

Cuprins

Abrevieri

AA - Accident analysis & prevention

A.A.A.C.F. - Airline aviation & aerospace christian fellowships

AACR - Autoritatea aeronautică civilă română

A.A.R - Asociația aerospațială română

ADO - Aircraft design & operation

AGE - Aerodrome & ground environment

ALPA-SA - Asociaţia piloţilor de linie din Africa de sud

A.R.A. - Academia română de aviație

BALPA - Asociaţia piloţilor de linie din Marea Britanie

CAHS - Asociația canadiană pentru istoria aviației

C.Av.C. - Consiliul aviaţiei civile

CE – DGC - Comisia europeană – Directoratul general pentru cercetare

C.I.P.A. - Centrul pentru instruirea personalului aeronautic

C.N.A. - Consiliul naţional al apelor

C.N.E.F.S. - Consiliul naţional pentru educaţie fizică şi sport

D.C. - Dublă comandă

D.G.A.C. - Direcţia generală a aviaţiei civile

ECA - European cockpit association

EUROPILOTE - Organizația europeană a asociațiilor piloților de linie

FAA - Federal aviation administration

HALPA - Asociaţia piloţilor de linie din Grecia

HUN - ALPA - Asociaţia piloţilor de linie din Ungaria

HUPER - Human performance

I.Av.U. - Intreprinderea de aviaţie utilitară

I.C.P.G.A. - Institutul de cercetare şi proiectare pentru gospodărirea apelor

IFALPA - Federaţia internaţională a asociaţiilor piloţilor de linie

I.F.R. - Reguli pentru zborul după instrumente

I.J.P.P.S. - Intreprinderea judeţeană de producţie şi prestări de servicii

I.M.C. - Condiţii meteorologice pentru zbor după instrumente

INMAS - Institutul naţional de medicină aeronautică şi aerospaţială

ITA-CIUTMR - Intreprinderea de transporturi auto - Centrala industrială pentru utilaje de transport şi material rulant

M.Ap.N. - Ministerul apărării naţionale

M.I.C.M. - Ministerul industriei şi construcţiilor de maşini

M.T.Tc. - Ministerul transporturilor şi telecomunicaţiilor

NASA - National aeronautics and space administration

O.G.A. - Oficiul pentru gospodărirea apelor

P.N.U.D. - Programul naţiunilor unite pentru dezvoltare

RO-ALPA - Asociaţia piloţilor de linie din România

S.C. - Simplă comandă

S.D.V. - Scule şi dispozitive verificatoare

S.S.A.C. - Şcoala superioară de aeronautică civilă

UFO - United flying octogenarians

USAAF - United states army air force

US-ALPA - Asociaţia piloţilor de linie din S.U.A.

T.P. - turul de pistă

T.P.D.C. - Tur de pistă în dublă comandă

T.P.S.C. - Tur de pistă în simplă comandă

Vereinigung Cockpit e.V. - Asociaţia piloţilor de linie din Germania

V.F.R. - Reguli pentru zborul la vedere

Prefaţă

Motto:

"Să cred, oare, că anumite înclinări și predilecții din copilărie și adolescență se regăsesc în devenirea omului de mai târziu? Nu sunt pe deplin convins, dar nici nu pot exclude cu totul această presupunere față de chemarea spre înălțimi din pragul vieții mele ..."

Gheorghe Negrescu

Cartea aceasta este una dintre datoriile mele morale față de anii tinereții, față de toți cei care, de-a lungul anilor, au făcut ca eu să fiu. Cartea aceasta este o călătorie înapoi în timp. O călătorie obligatorie pentru fiecare dintre noi în raport cu sine însuși.

"Cand simti un dor, dar nu de un suflet,
Ci de un loc, de-o poveste,
Închide ochii și cu-n zâmbet
Ai să-ți dai seama unde este.

Chiar dacă viața te desparte
De locul ăla unde-i bine
Cu cât de el ești mai departe
Cu-atât îl ai mai mult în tine.

Te bucuri c-ai ajuns aici
Și crezi că viața e frumoasă,
Dar toate par atât de mici,
Atunci când te întorci acasă"!!!

"Acasă" e... un sentiment.

Ca și Rousseau în ale sale "Confesiuni", aici în această carte am relatat binele și răul cu aceeași nepărtinire, n-am trecut sub tăcere nimic urât, n-am adăugat numai ceea ce a fost frumos, iar dacă s-a întâmplat să spun vreo înfloritură fără importanță, asta a fost numai pentru a umple un gol prilejuit de cusururile memoriei noastre. Se prea poate să fi luat ca adevăr ceva ce ştiam că ar putea să fie neadevăr, însă niciodată nu am ştiut să fie fals. Din parte-mi ţin, de altfel, să menționez că relatările mele nu urmează să facă, în mod forțat, istorie. Am urmărit desigur acel principiu de netăgăduit în felul de a scrie istoria, rolul ei nefiind de a denatura realitatea, ci de a exprima obiectiv faptele, întotdeauna adăugându-mi propria atitudine în cele ce se relatează. În plus, cunoaşterea istoriei ajută în formarea acestei atitudini. Valoarea faptului istoric este dată de cunoaştere, de judecată. În sfârşit, ceea ce se afirmă din spusa altora trebuie să se facă numai după ce mai întâi cel ce narează are convingerea că este la mijloc și adevărul său. Întâmplările trăite le-am expus pe cât posibil cronologic și succint, detaliile impunându-le mai insistent când a fost vorba de a trage anumite învățături, care de fapt au fost singurul scop al întregii mele strădanii. Tácit, referindu-se la obiectivitate, a spus *Sine ira et studio* (Fără mânie și părtinire), aşadar preocuparea lui fiind ca *acela ce narează întâmplări să nu fie mincinos și nici părtinitor*, să nu fie indiferent, ci sensibil la frământările vremii descrise, căci numai așa găsește forța necesară respectării adevărului. În instituția noastră (aeronautica) - ca de altfel în oricare alta - colectivul (echipajul de zbor) poartă amprenta conducătorului (comandantului de

aeronavă), lipsurile acestuia din urmă sunt reflectate în cele ale grupului. Oamenii sunt oameni și oricât am dori să-i facem …oameni, să-i învățăm (educăm) ceea ce este bine, aceasta este o lucrare destul de anevoiasă. Încheiem cu spusele lui Staël: *Iubirea, virtuțile și geniul* - adică tot ceea ce onorează un om - *au fost mai întotdeauna păgubite de om*. În cariera unui aviator aceste păgubiri sunt de neconceput. Cel ce a îmbrăcat haina de aviator numai pentru uniformă, și nu din dragoste pentru aeronautică, n-are ce căuta în acest domeniu de activitate. ***Zborul este vis lucid.***

Motto:

Odată am zburat şi eu, odată,
Dovadă n-am, dar îmi aduc aminte...

Cei mai mulţi dintre oameni, când vorbesc despre zbor, parcă se transfigurează. Le apare depărtat ca putinţă, cel mai des vag cunoscut, mai mereu îmbălsămat cu roiuri de gânduri tainice şi greu de rostit, însă totdeauna dorit. Spun cuvinte despre zbor ca cele despre minuni rare, se închină în gând ca la grozăvii de neatins, iar în urmă speră stins atingerea cerului cu mâna. Ori, dacă şansă nu este, lumea şi spaţiul de deasupra capului, rămân de invidiat. ***Din interior, zborul este altceva.*** Dâra de vis şfichiuieşte obrazul nopţii, însă trena lui configurează aliura de cremene a unui pilot conformat minuţios şi impecabil regulilor de viaţă din zbor. *Zborul nu are pauze contemplative: avionul trebuie continuu pilotat.* Te vrea al lui şi te are acolo în zbor. Pentru că în aer, este absolut totdeauna ceva de făcut. Când visul de zbor se îmbracă în realitate, gândurile ştirbe trebuie uitate în spatele cortinei ce cuprinde vremelnice trăiri de uz zilnic. Nu răsare soarele în vis, dar el este acolo, doar obloanele minţii să fie deschise, ori doar puţin trase de pe ochiul de lumină iscat de cer şi sădit în fiecare din noi, sub semn de ursită. Lumea zburătorilor se legitimează prin minte trează, spirit limpede şi acţiune eficientă. Prin luciditate altoită pe un trup sănătos. Visul poate părea fragil doar atunci când nu are aripi. Dar, viaţa zburătorilor, dincolo de orice umbră schilodită a unei fantome, este un film real despre victorie, dar mai ales despre preţul ei. Orice zbor uită ceva, dar mai ales adună ceva. Ca între două lumi paralele, visul din zbor se zideşte. Cer, pământ, cer. Viaţă, trudă, moarte. Bucurie, ori lacrimă! Duce la infinit visul de zbor, dar timpul lui aşteaptă la poarta caracterelor alese. Ca să ai aripile larg deschise, trebuie să ştii a te ţine pe aer. Visul răspunde gândului, sculptându-l în piatra realităţii. Zborul botează în apa cerului cutezanţa din vis şi o ridică la rang de virtute. Rămâne misterul. Visul de zbor, pentru foarte puţini oameni, se face realitate. Iar realitatea este, mai târziu, istorie. Zborul răsare din pasiune, urcă-n cer ca joc major şi vis lucid, risipindu-se în aterizare ca pretext pentru alte decolări. Încercat o dată, crează dependenţă: visele frumoase, noi oamenii, le vrem fără sfârşit.

În toamna anului 2010 publicam prima mea carte - o istorie sumară a S.S.A.C.

Această carte, dincolo de aprecieri ori critici din partea cititorilor, mie însumi mi s-a părut necesar a fi rescrisă într-un viitor cât mai apropiat. Prilejul s-a ivit cinci ani mai târziu, când promoţia 1975 de aviatori civili, din care şi eu fac parte, aniversa patruzeci de ani de la absolvirea şcolii de aviaţie. 40 este un număr astral. 40 este codul pentru o lume mai bună. 40 este numărul ascensiunii, al ridicării pe un nivel superior al evoluţiei noastre. De pe frecvenţa lui 40 suntem oameni mai buni, mai puternici, cu daruri care ne permit să ne ajutăm atât pe noi, cât şi pe alţi oameni. Cu acestea în gând, cum şi cu alte multe argumente am purces la drum şi-ntr-un final de vară 2015 am tipărit a doua noastră carte. Acum, punând interesul înăuntru, interpretările greşite în afara lui şi excluzând controversele, mi se pare indicat să explorez mai departe problemele pe care le-am ridicat anterior.

Această carte nu intenţionează să fie o operă de ştiinţă aeronautică. Proba înţelegerii şi utilităţii ei nu este dacă a luat sau nu în considerare ceea ce unul ori altul dintre posibilii cititori ar fi dorit să descopere într-însa. Proba este dacă ea este prevăzută cu o lentilă mai înţelegătoare şi mai folositoare, prin care se vede lumea zborului cu toate cele specifice lui.

Am considerat necesar să completez fiecare capitol, în partea sa finală, cu *Note explicative* necesare, în opinia mea, mai ales acelora dintre cititori care doresc să înţeleagă mai în detaliu tema abordată. De asemenea, imediat după cuprins, am decodificat toate *abrevierile* de care s-a făcut uz pe parcursul cărţii.

Cartea aceasta are la bază un număr mare de documente (carnete de zbor, fişe tehnice, documente de calificare, caiete de pregătire şi analiză a zborului etc.), de agende personale completate de-a lungul anilor de instruire ori de activitate ş.a.m.d. O *bibliografie* completă ar fi imposibil de menţionat, totuşi ne-am străduit să cităm cel puţin în parte sursele care au stat la baza întocmirii produsului de faţă: cărțile din biblioteca mea...

Cartea aceasta este puternic *subiectivă*, aşadar vă îndemn s-o trataţi ca atare, deşi, în acelaşi timp, aceasta poate constitui, aşa cum a ţinut să sublinieze respectatul instructor de zbor comandor Aurel Pruia, o piesă din istoria aeronauticii ori manual de instruire. Pentru mai multă obiectivitate, claritate şi corectitudine, am "folosit" din sugestiile şi observaţiile domnilor Vasile Farago, Viorel Frâncu şi Tinel Constantinescu, care au fost primii lectori ai acestei cărţi în forma sa manuscrisă. Comentariile lor au adus îmbunătăţiri semnificative, atât în substanţă cât şi în organizarea cărţii. Acestora le sunt, cu profund respect, sincer recunoscător.

Capitolul 1

Cu gândul la ce a fost



Ce a însemnat pentru mine Şcoala de aviaţie? Un drum în viaţă, tot ceea ce am fost şi sunt. Cu aceste gânduri am revenit, într-o dimineaţă de început de septembrie 2010, după 35 (treizeci şi cinci!) de ani de la absolvire, pe locurile unde ne-au crescut aripi nouă tinerilor îndrăzneţi.

Câte amintiri !?!



...Un scârţâit prelung şi personalul a oprit undeva într-o gară minusculă din Câmpia Română: Boboc, din Judeţul Buzău. Pornesc pe drumul mărginit de plopi, aduşi aici şi orânduiţi chiar de mâinile noastre grijulii, ale elevilor-piloţi din Şcoală. În faţă se profilează clădirile mari, cu sălile de clasă şi laboratoarele, cu dormitoarele şi mai încolo, dincolo de parc şi platoul obişnuit de adunare, popotele, sala de sport, terenurile de sport, blocurile de locuinţe. După toate astea - aerodromul, cu punctele de zbor şi pista betonată. Am păşit pe aceeaşi alee străjuită de pomi. O clădire masivă, în stil sovietic sau nemțesc, naiba știe, ce domină şi parcul, şi platoul, şi împrejurimile mă-ndeamnă la amintiri. Şcoală a aripilor româneşti, cu o tradiţie bogată, ale cărei începuturi se confundă cu înseşi începuturile aeronauticii române. De pe ultima treaptă a scării largi a pavilionului de învăţământ ţi se deschide în faţa ochilor perspectiva parcului din mijlocul şcolii, cu alei mărginite de peluze de flori şi arbuşti, cu pâlcuri de brazi, cu bănci umbrite. În inima parcului, între brazi se înalţă ca un simbol monumentul lui Aurel Vlaicu. Aici totul îţi vorbeşte prin forţa imaginilor despre un adevăr: şi noi ne-am pus capacitatea, imaginaţia şi puterea de creaţie în slujba propășirii aeronauticii române! Se cuvine dar, relevând secvenţe dintr-un drum de decenii al Școlii aripilor româneşti, să ne aplecăm privirea asupra paşilor făcuţi pentru transformarea unui vis în realitate: zborul - profesia mea. "Everestul" pe care elevii-piloţi admişi în *S.S.A.C.*[1] şi-au propus să-l cucerească comportă un mare efort, în acest caz reuşita acţiunii depinzând aproape exclusiv de partenerii de "ascensiune". Pentru că oricât de bine ţi-ai fi luminat drumul de nobleţea ţelului de a cuceri marele pisc, marea performanţă, oricât de bine ai fi înarmat pentru drum, totul depinde, în acest caz, de noi plus, dar în aceeaşi (dacă nu şi mai mare) măsură de "echipaj". Chestiunea are, înainte de toate, un aspect filosofic de tip social: aeronautica înaintează în istorie prin intermediul *promoţiilor*.

Pentru că, pe drept cuvânt, în ce priveşte cunoaşterea, fiecare generaţie se reazemă pe umerii celei anterioare.

Noi am acumulat munţi de fapte în aeronautică.

Oricum (din păcate !), *în materie de înţelepciune*, fiecare generaţie porneşte ca şi cum s-ar afla la zero, ca şi cum nici o generaţie n-ar fi precedat-o. Într-un sens

fiecare generaţie încearcă să reinventeze roata... Începând de la Christos, pe pământ s-au perindat multe generaţii.

Dacă fiecare generaţie ar fi învăţat *umanitatea* de la cea precedentă, lumea de astăzi ar fi complet diferită. Dar nu s-a găsit încă nici o cale prin care înţelepciunea comportamentală să poată fi efectiv transferată de la precursori la urmaşi. Evident, tinereţea are marele apanaj de a fi proaspătă, de a se mula după trebuinţele sociale, de a duce mai departe ceea ce i-a fost încredinţat de înaintaşi. Numai că recunoaşterea acestor virtuţi nu se poate suprapune ideii potrivit căreia, în sine, tinereţea reprezintă progresul, indiferent de ambianţă, mediu, tradiţie. Personal i-am admirat întotdeauna pe acei tineri energici, vii, competenţi, capabili să mişte chiar munţi din loc, dar care înţeleg că încă nu ştiu totul, că *aeronautica este un mecanism mult mai complicat* pe cât poate să pară la un moment dat. Bineînţeles că vârsta în sine nu transformă un ... aviator "prost" într-unul inteligent. Rolul vârstei şi al experienţei este acela de a face dintr-o persoană capabilă, una mai competentă, iar o persoană inteligentă, mai înţeleaptă. În cazul meu, în fiecare an am învăţat ceva important, am învăţat să fac ceva mai bine de la cei din jur. Nu avem nevoie decât să privim înapoi la primii ani după ce am terminat colegiul din Buzău şi, respectiv, Școala de aviaţie din *Boboc*[2], ca să ne "înspăimântăm" cât de puţine cunoşteam atunci... Toate astea par de necrezut unui tânăr care, la vârsta de 18 ani (cam cât aveam fiecare dintre noi atunci când am "intrat" în S.S.A.C.), este înclinat să creadă că el posedă înţelegerea completă a vieţii. Aş remarca faptul că fiecare aviator îşi făureşte propriul drum caracteristic, trăieşte propria sa experienţă pornit să escaladeze un pisc.

Am pornit la drum pentru întocmirea acestei biografii de aviator sub impresia, dar şi convingerea, că pentru a învăţa și crește social este nevoie de informare profundă şi deplină. Ca să culegi este obligatoriu să semeni! În aeronautică experienţa înaintaşilor este esenţială, de aceea această experienţă trebuie "spusă" prin toate mijloacele. Un motiv în plus să scriu această Carte! *Nu ne putem cuceri singuri "everestul"!* În aeronautică înţelepciunea născută din experienţă este necesară mai mult ca oriunde în propria noastră viaţă.

Zborul[3]. Suportul din noi

De obicei, ajunși la un anumit liman al existenței - nu în sensul de moment al unei creații de netrecut, ci la capătul unei perioade de muncă temporal determinate – ne place să privim pe unde am trecut, ce-am făcut bine, ce anume mai puțin bine, unde am fi putut fi mai repezi și unde ne-am grăbit fără să fi fost necesar. În acele clipe ne place să ne gândim la izbânzile și succesele noastre, suprapunându-le mental însuflețirii unui colectiv împreună cu care ne-am potrivit pasul, suflul, ritmul urcușului. Nimic din ceea ce realizează omul nu poate fi atribuit unei singure persoane. Afirmăm chiar că, cu cât este mai înaltă performanța, cu atât, în mod necesar, direct sau indirect, au participat mai mulți oameni la pregătirea sau înfăptuirea ei. Evident că nimeni nu intenționează să dizolve ori să disimuleze rolul pe care-l poate juca o persoană atunci când întreprinde o acțiune ori participă direct la un act creativ; este, fără îndoială, meritul aceluia pentru că a năzuit, a vrut, s-a pregătit, s-a hazardat la drum, a învins greutățile, a gustat eșecul și s-a refăcut pentru ca în cele din urmă să triumfe. Fiecare din aceste componente enunțate fugar sunt fie rodul formării individului în cadrul unui "echipaj uman" pus la punct de funcționalitate și de aici dobândirea unor calități individuale deosebite, fie al efortului conjugat împreună cu alții, alături de care a deprins "meșteșugul înaintării." Înainte de escaladarea oricărui pisc uman trebuie să vrei, în sensul de a ști ce anume vrei. Aici

este vorba de factorul volitiv în corelație intimă cu cel opțional. Pentru ca să știi ce urmărești, în general, în viață ori în cadrul unor demersuri de lungă durată trebuie să-ți limpezești gândirea, să afli de la cei din jur care sunt marile opțiuni ale contemporanilor. Idealul general uman, robust, alături de cel personal, opțiunea de viață determină acel redutabil *a vrea,* de care depinde deseori, aproape în exclusivitate, totul. Cei din jurul tău acționează un imens travaliu social căruia îi ești asociat și care te ajută și te pregătește pentru "everestul tău". Cine sunt aceștia? Părinții, profesorii, instructorii de zbor, prietenii, neprietenii… Abia după aceea te hazardezi la drum…însă, acum, pe propria răspundere. Tot ceea ce s-a petrecut până aici se decantează ca acumulări cantitative în personalitatea ta; de aici înainte tu deții cheia împlinirilor tale. În drumul tău unele lucruri le-ai rezolvat nesperat de ușor, iar altele, infinit mai ușoare, ți-au creat greutăți imense, nesperat de mari. Ți-ai pus la contribuție tot ceea ce ai avut mai bun în tine: inteligență, cultură, cunoștințe. Când ai văzut că nu poți răzbi de unul singur ai apelat la cineva, în dorința de a fi ajutat. De multe ori ai primit răspunsul la nivelul așteptărilor tale; alteori, cel chemat a venit mai greu sau deloc; de cele mai multe ori ți-a cerut la rândul său să-l sprijini pentru a putea ca și el să înainteze. N-ai avut încotro, deoarece trăiești printre oameni… În sfârșit, când ai realizat acel ceva pe care ți l-ai propus, atestarea valorică a creației tale de muncă, de inteligență, ori de talent ți-au dat-o, de asemenea, oamenii ce dețin apanajul de a-i aprecia pe alții, proeminențe în domeniu, ca și colegii de preocupări. Cred că aceste gânduri mi-au evidențiat implicit filosofia mea de viață: totul este făcut de oameni, de societate în ansamblu și se datorează unor individualități, printre care și tu, ca aplicație concretă. Cariera mea în aviație este plină de momente care-mi amintesc cât de mult datorez profesorilor, instructorilor de zbor și colegilor mei *aviatori*[4]. *Părinții mi-au trezit flacăra iubirii de viață trăită normal.* Primii pași spre pisc au trecut relativ repede… Peste un număr de ani mă număram printre elevii-piloți care aveau privilegiul de a studia la o școală cu nume sonor și explicit: Școala superioară de aeronautică civilă. Spun "privilegiul" deoarece m-am aflat pe lista foarte scurtă a celor admiși în urma unei selecții foarte exigente, apoi am trecut prin "mâna" unor profesori ori instructori de zbor care depistau imediat dacă ai talent (da, zborul cere talent și este o artă!...) și dacă vrei să muncești. Lipsa oricăreia dintre aceste două elemente era sancționată radical. Dumnezeu sau norocul pur și simplu mi-a scos în cale, într-o zi, anunțul unui concurs de admitere în Școala de aviație de curând înființată (aveam să aflu eu mai târziu…). Ce zile am trait atunci! M-am înverșunat și mi-am spus că voi izbuti. În fața "juriului" (a celor de la securitate care ne puricau istoria personală, celor de la comisia medicală care ne găseau apți ori inapți pentru a fi personal navigant, celor din comisia de admitere fixată de Ministerul transporturilor ș.a.m.d.) m-am prezentat în formă, depășindu-mi cu surprinzătoare ușurință emoția nativă. Partea fericită a întâmplării este că am izbutit și am am fost admis. Cei admiși am fost primiți cu multă căldură omenească de către renumitul formator de piloți, comandor Aurel Pruia (care era directorul Școlii). Îmi amintesc și astăzi, cu emoție, debutul meu ca elev-pilot. Cât de mult m-au ajutat pe mine anii de visare, spre a deveni aviator, ori anii anteriori de școală, parcurși nu cu răsunet, ci cu migală și minuțiozitate, prin anii de studiu alături de eminenți

pedagogi, care mi-au confirmat posibilitățile și mi-au dat aripi, pur și simplu! Așa am ajuns ca într-o zi să încep a zbura cu aripile mele... În permanență, însă, m-am întâlnit, în drumul meu spre Everest cu alți și alți aviatori de a căror experiență nu-mi pot disocia biografia aeronautică. Am cântat întotdeauna în "orchestră" (adică: am zburat în echipaj). Această orchestră, capabilă de mari performanțe aeronautice este una dintre cele mai valoroase forme de lucru în echipă. Fiecare "instrumentist" este un interpret de primă mână. Repertoriul a fost constant îmbogățit cu cele mai valoroase realizări tehnice de pe această planetă. Ce aș vrea eu însă să menționez în mod special: sunt convins că dacă la pupitrul acestei orchestre (echipajului) n-ar fi fost ași ai meseriei zborului, care au creat un anumit spirit și stil de interpretare...eu n-aș fi putut fi azi aici, *în viață,* sau n-aș fi putut obține, comandant fiind, rezultatele personale dorite. Vedeți, îmi propun să relatez despre mine și sunt nevoit să vorbesc despre alții. Așa este, de altfel, întrețesută viața fiecăruia, în particular, a fiecărui aviator. Cucerirea, deși o facem aparent de unii singuri, de fapt, o realizăm doar cu suportul semenilor noștrii care se află, potrivit situației, fie alături de noi, fie în noi.

Nu-mi plac diletanții

Nu-mi plac diletanții[a], mi-e goază de lucrul făcut de mântuială. Am cunoscut de-a lungul carierei mele o sumedenie de oameni care căutau să mă convingă că ceea ce făceau ei erau lucruri de valoare, când în realitate purtau pecetea improvizației, a lipsei de adâncime. Dacă pui mâna să creezi, apoi mai întâi trebuie să te respecți pe tine și, implicit, ceea ce te-ai apucat să realizezi, iar când n-ai cunoștințe suficiente, să te lupți să ți le completezi; când n-ai însă formația, deprinderea, să te zbați ca prin exercițiu asiduu să dobândești calitățile necesare; când ai nevoie de sfatul unuia mai dotat decât tine, să nu te sfiești să-i ceri părerea, observația, să-i afli experiența. Doar astfel diletantismul și improvizația pot fi răpuse… Ele apar ori de câte ori uiți că fără să te dedici total unui lucru, acestuia nu-i poți insufla valoare, indiferent de domeniu sau de activitate.

În viață, desigur, câștigă cel care este gata oricând să acționeze, cel dinamic și cel prompt, cel cu o gândire mobilă și cu simț practic, cel cu voință și cel ingenios.

Piloți și ...piloți

Cei ce vor avea răbdarea ori pasiunea de a cerceta mai de aproape viața zburătorilor, vor constata că aceștia se pot împărți în două categorii.

Mai întâi sunt acei piloți care mai mult zac pe marginea aerodromului decât să zboare, care nu au cunoscut frisonul binefăcător și nici n-au încercat vreunul din sentimentele necesare pentru urmărirea unui vis. Ei sunt întocmai ca peisajele fără ecouri, fără surâs... O virtuozitate trecătoare a putut să-i distingă într-o bună zi. Dar

[a] ***DILETÁNT***. *Persoană care manifestă preocupări într-un domeniu al artei, al științei sau al tehnicii fără a avea pregătirea profesională corespunzătoare; persoană care se ocupă de ceva din afara profesiunii sale, numai din plăcere; amator; persoană care nu adâncește (sau nu are pregătirea științifică necesară pentru a adânci) problemele profesiunii sale, ale unei științe etc.*

năpădiți de umbră au fost uitați de glorie; aviația cu ochi albaștri le vorbește în limbajul amantelor, pe când ei o tratează ca ...soții bătrâni.

Apoi vin ceilalți, amanții, amanții aviației. Aviația îi iubește. Cu toate că este o divinitate, ea i-a înlănțuit, îi stăpânește după legea ...omenească; ei au fost reduși la bunul ei plac prin senzațiile ce ea a știut să le dea. Când atmosfera nu este cea pe care au visat-o, ei se consolează jos pe pământ respirând aerul în ceața deasă a solului. Nici revoltă, nici oboseală, numai puțină schimbare de program la care se amestecă inefabilul simțământ de trândăvie a captivului. *Aviația nu este numai viteză, înălțime, aer, aceasta este mai ales: răbdare, disciplină, arșiță.* Sub orice formă vor primi sărutul ei, ea este înainte de toate un șir de voluptăți ale spiritului pentru cei ce o iubesc !

NOTE EXPLICATIVE

---

[1] *La începutul anului 1971, prin Decretul 87/1971, Direcţia generală a aviaţiei civile, condusă de generalul Constantin Şendrea, este transformată în Consiliul aviaţiei civile la conducerea căruia a fost numit generalul Laurian Medvedovici, avându-i ca adjuncţi pe generalii Tâu Ioan şi Stoian Ioan (această echipă a fost cunoscută în epocă drept "triumviratul"). Noua conducere trece la dotarea Aviaţiei civile cu aeronave noi şi, de asemenea, printr-o susţinută expunere de motive, pentru pregătirea şi formarea personalului navigant se obţine aprobarea Consiliului de stat pentru înfiinţarea Şcolii Superioare de Aeronautică Civilă (S.S.A.C.), prin Decretul nr.379/15 noiembrie 1971. Şcoala era subordonată Ministerului Transporturilor şi Telecomunicaţiilor. Toate informaţiile culese din sursele epocii respective atribuie succesul realizării acestei Şcoli generalului vizionar Medvedovici. Pentru S.S.A.C. s-a ales ca sediu aerodromul Boboc – județul Buzău, comun cu acela al Şcolii superioare de ofiţeri de aviaţie "AurelVlaicu", întrucât era foarte necesară atât colaborarea cât şi ajutorul reciproc dintre aceste Şcoli aeronautice. În vederea organizării concursului de admitere, în vara anului 1971 s-a făcut ceva publicitate în presa/publicațiile vremii, de exemplu în: „Scânteia Tineretului", "Viața Buzăului", "Sport și Tehnică" etc. Şcoala şi-a început cursurile la 1 octombrie 1971, prima serie de cursanţi numărând 120 elevi-piloţi. În acelaşi timp, elevii-piloţi aflaţi în anul II şi, respectiv, în anul III de învăţământ pentru a fi pregătiţi ca piloţi ofiţeri de rezervă în cadrul Şcolii superioare de ofiţeri de aviaţie "Aurel Vlaicu" şi-au continuat activitatea de pregătire conform contractului şi a planului de învăţământ convenit între Aviaţia Civilă-TAROM şi Ministerul Forţelor Armate.*
La conducerea nou-înființatei S.S.A.C. au fost numiţi:
Director: Comandor Aurel Pruia;
Director adjunct studii: Comandor inginer aviaţie Cornel Zelenca;
Inginer şef: Comandor inginer aviaţie Vasile Doljanu;
Contabil şef: Locotenent-colonel Ilie Turcuman
Şcoala superioară de aeronautică civilă a fost proiectată astfel încât să asigure o pregătire complexă în domeniul aviaţiei civile (zborului), la nivelul standardelor vremii.
Programa şcolară (teorie la sala de curs) cuprindea următoarele:
discipline ştiinţe sociale şi cultură generală
discipline zbor şi dirijarea zborului

[2] *În 1940 şcolile militare de aviaţie de la Tecuci şi Buzău au fost mutate pe* ***aerodromul Ziliştea-Boboc****, terenul de zbor aflându-se pe pământurile lui Alexandru Marghiloman, cedate în folosul aeronauticii şi aviatorilor decoraţi cu Ordinul „Virtutea Aeronautică". Intrarea României în războiul de reîntregire naţională, la 22 iunie 1941, aduce aviatorilor de pe aerodromul Ziliştea onoarea de a intra primii în luptă, într-o misiune de bombardament asupra nordului şi sudului Chişinăului. După cel de-al II-lea război mondial, în conformitate cu condiţiile impuse de Comisia Aliată de Control, şcolile militare de aviaţie au fost desfiinţate. După 1948 învăţământul militar de aviaţie a început să se reorganizeze în garnizoanele Sibiu, Mediaş şi Tecuci. În 1953 Şcoala militară de aviaţie nr. 1 de la Tecuci a primit numele de Şcoala de Ofiţeri de aviaţie „Aurel Vlaicu", iar în 1958 şi-a mutat sediul pe aerodromul Boboc, devenind Şcoala Superioară de ofiţeri, cu durată de 4 ani, unde se pregăteau atât piloţi militari cât şi piloţi pentru aviaţia civilă, personal navigant şi nenavigant. Revoluţia din*

decembrie 1989 a deschis instituţiei noi perspective. Aerodromul Boboc este situat la 12 km nord-est de oraşul Buzău şi la 1,5 km est de calea ferată Buzău-Focşani, având următoarele coordonate geografice: longitudine: 26° 58' 42.98" E; latitudine: 45° 12' 59.13" N. Cota aerodromului faţă de nivelul mării este de 105 metri. Raionul de zbor Boboc cuprinde partea centrală şi nordică a curburii Carpaţilor Orientali, dealurile subcarpatice adiacente, precum şi partea de nord-est a Câmpiei Române alipită subcarpaţilor de curbură. Raionul de zbor cuprinde forme de relief diverse, de la câmpie la deal şi munte, caracteristici generale care avantajează în general menţinerea orientării în zbor. Corespunzător celor trei subdiviziuni ale reliefului, se pot delimita trei zone distincte în raionul de zbor care subîmpart în tot atâtea părţi spatiul geografic.
Zona de şes - aflată în treimea de est a raionului, este în linii mari delimitată de căile ferate Tecuci-Faurei-Pogoanele şi Mărăşeşti-Focşani-Buzău-Mizil. Ea este compusă din porţiuni ale Câmpiei Siretului, Câmpiei Râmnicului şi Câmpiei Buzăului, fiind brăzdată de râuri cu orientare generală vest-est. Zona de dealuri constituie aproximativ treimea din mijloc a raionului, se compune din dealuri subcarpatice, în general împădurite, cu înălţimi între 250 şi 1000 m, străbătute de o reţea deasă de râuri şi pârâuri, având o orientare radială. Se impun atenţiei dealuri dezvoltate pe centura exterioară a subcarpaţilor de curbură, de la nord la sud, Măgura Odobeşti(996,4 m), Vârful Deleanu(694,1 m), Dealul Istriţa(749,4 m), Vârful Salcia (716,6 m) şi Pintenul Priporului(822,8 m). Pe văile principale ale subcarpaţilor curburii se evidenţiază un şir de depresiuni astfel: depresiunea Vidra pe râul Putna, la extremitatea de nord a raionului; depresiunea Mera pe râul Milcov; depresiunea Dumitreşti pe râul Râmnicu Sărat; depresiunea Trestioara, Odăile, Sibiciu, Brăieşti şi Lopătari situate între râurile Bâsca şi Slănic; depresiunea Nişcovului pe râul Nişcov; depresiunea Drajna-Chiojd la marginea de sud a Munţilor Siriu; depresiunea Vălenii de Munte pe râul Teleajen. Zona de munte dispusă în treimea de vest a raionului, cuprinde de la nord la sud laturile sudice ale Munţilor Vrancei şi Munţilor Bretcului, Munţii Penteleului, Munţii Buzăului şi Munţii Siriului. Toţi munţii sunt puternic împăduriţi şi au culmile de regulă acoperite cu păşuni alpine. Principalele vârfuri care prezintă importanţă pentru orientarea şi efectuarea navigaţiei aeriene sunt: Vf. Pietrosul(1676,2 m) din Munţii Penteleului, Vf . Poiana Frunţilor(1372,4 m) din Munţii Buzăului şi Vf.Siriu din Munţii Siriului. Lacurile cele mai importante sunt Balta Albă , Balta Amara şi Jirlău la limita de est a raionului. În urma amenajării de complexe hidrotehnice a lucrărilor de hidroamelioraţii şi a regularizării cursurilor unor râuri, se evidenţiază modificări ale reţelei hidrografice uşor de reperat în zbor şi anume: reţeaua de canale din vestul municipiului Buzău, la sud de râul Buzău; reţeaua de canale din bazinul râului Sărata, afluent al raului Ialomiţa; reţeaua de canale care însoţeşte cursul regularizat al râului Călmăţui între localităţile Costeşti şi Ruşeţu; reţeaua de canale de pe cursul inferior al râului Râmnicu Sărat; reţeaua de canale de pe cursul inferior al râului Putna.

[3] **Zborul** *este, în esenţă, un mijloc de locomoţie, dar, dintre toate mijloacele de locomoţie, este cel care se îndepărtează cel mai mult de natura terestră a fiinţei umane. Din antichitate, de când a ridicat ochii spre cer, omul şi-a dorit să atingă perfecţiunea, să fie mai aproape de Dumnezeu. Unii, cei mai înzestraţi şi mai performanţi au reuşit ceea ce mulţi alţii doar visează, aceştia sunt piloţii de aeronave. Pentru a atinge norii sau să se ridice dincolo de ei, aceştia trebuie să facă dovada unor calităţi deosebite. Exigenţele de selecţie pentru această profesie sunt foarte stricte, avizul pozitiv este obţinut de 25-30% dintre candidaţi; expertizele medicale şi psihologice se fac cu maximum de rigurozitate în instituţii specializate în medicină şi psihologie aeronautică. Pregătirea polivalentă se remarcă printr-un nivel ridicat în domenii variate, de factură tehnică, informatică, meteorologie, navigaţie, geografie, fiziologie şi psihologie aeronautică, limbă engleză specifică acestei profesii – fiind vorba de o investiţie majoră şi de lungă durată pentru atingerea performanţei necesare. Astfel, pentru ca un pilot să devină pilot comandant de linie are nevoie de aproximativ 10 ani de pregătire, studii, antrenamente, simulatoare de zbor, piloţii români fiind instruiţi şi calificaţi pe avioane ultramoderne competitive pe plan mondial. Rolul personalului aeronautic civil navigant, cel puţin în ultimii ani, a cunoscut o adevărată revoluţie, atât prin fundamentarea atribuţiunilor la bord, cu precădere în situaţii critice şi de urgenţă, cât şi prin alinierea la cerinţele organismelor internaţionale de profil în atingerea performanţei ridicate în pregătirea profesională; activităţi curente de training, „crew resourse management", simulatoare, cunoaşterea mijloacelor de salvare aflate în dotarea aeronavelor, tehnicile de manevrare a acestora, pregătire împotriva atacului cu bombă şi a acţiunilor de deturnare, cunoaşterea şi circulaţia bunurilor periculoase aflate la bordul aeronavelor, pregătirea în vederea acordării primului ajutor în situaţii de îmbolnăviri, răniri, accident, catastrofe. Scopul primordial al activităţii personalului aeronautic civil navigant este transportul pasagerilor în condiţii de maximă siguranţă, obiectiv asigurat de un dublu manageriat; cel tehnic executat de personalul de conducerea aeronavelor şi cel social ca rezultat al atribuţiunilor personalului de cabină. Analiza specificului activităţii de pilotaj, conduce la încadrarea piloţilor în categoria "operatorilor de sistem", relaţia om-maşină fiind determinată de utilizarea tehnologiei informatice, de la controlul direct la controlul mediat tehnologic în care ponderea proceselor intelectuale s-a amplificat foarte mult.*

[4] *Un* ***aviator*** *este o persoană care este implicată activ în zborul unei aeronave. Un pilot este un aviator care controlează direct comenzile unei aeronave. În general persoanele care zboară la bordul unei aeronave, precum pasagerii ori echipajul de cabină etc. nu sunt sunt considerate aviatori, dar navigatorii aerieni, inginerii de bord sau bombardierii, ofițerii care operează sistemele electronice etc. - în cazul aviației militare - sunt considerați, în general, aviatori.Pentru a garanta siguranța persoanelor aflate la bordul aeronavei sau la sol, la verticala rutei de zbor, la un interval scurt de timp după nașterea aviației, a devenit o necesitate ca aeronava să se afle sub controlul operațional al unor aviatori instruiți în mod corespunzător, certificați și cu licența la zi; aceștia au responsabilitatea încheierii zborului fără incidente sau accidente. Prima licență aeronautică emisă pe Terra s-a acordat lui Louis Bleriot, în anul 1908, de către Aeroclubul Franței; următorii brevetați(licențiați) au fost Glenn Curtiss, Leon Delagrange și Robert Esnault-Pelterie. Cu inspirație din marină, autoritatea absolută la bordul unei aeronave este acordată unui "pilot comandant". Ca o recunoaștere a responsabilităților și calificărilor aviatorilor, multe organizații aeronautice acordă "aviator badges"(insigne/însemne aeronautice) piloților sau echipajelor de zbor. Cuvântul aviator a fost folosit prima dată în anul 1887(aviateur – în limba franceză), ca o variantă a cuvântului "aviation" care provine din cuvântul latin avis (pasăre), folosit în anul 1863 de către G. de la Landelle în Aviation Ou Navigation Aerienne (Aviația sau Navigația Aeriană). Termenul aviatrix (în limba engleză) sau aviatrice (în limba franceză) - aviatoare - cuvânt déjà arhaic – s-a folosit pentru varianta feminină. Acești termeni au fost folosiți la începuturile aviației, înainte ca cineva să fi văzut vreo aeronavă zburând, și au fost folosiți pentru a exprima bravură și aventură. De exemplu, editorii publicației "Dayton Herald" (într-un articol din 18 decembrie 1903) prezentau primul aeroplan al Fraților Wright astfel: "The weight, including the body of the aviator, is slightly over 700 pounds" (Greutatea, inclusiv corpul aviatorului, este puțin peste 700 livre).*

Capitolul 2

Cine sunt eu ?

Numele meu este Doru Vârlan. *Sunt aviator*. Sunt fiu de țărani dintr-un sat dinspre munții Buzăului, un sat frumos de care m-am îndrăgostit mai ales după ce-am plecat din el și-am putut, astfel, să-l compar cu alte locuri.

M-am născut sub un cer fericit, în mijlocul unei naturi cu care te simți în acord nu în ostilitate. N-am început deci cu sfâșierea, ci cu plenitudinea. Pe urmă însă... Omul refuză lumea așa cum este, fără să consimtă a se elibera de ea. De fapt, oamenii iubesc lumea și, în imensa lor majoritate, nu doresc să o părăsească. Departe de a voi întotdeauna s-o uite, ei, dimpotrivă, suferă că nu o posedă îndeajuns, ciudații oameni ai lumii, exilați în propria lor patrie. Ce altceva credeți că am făcut în *această carte* dacă nu să meditez asupra unei idei pe care am găsit-o pe străzile timpului meu? Secretul marii arte, nu am spus-o eu !, este în priceperea de a descrie cotidianul, insignifiantul, aparențele cele mai obișnuite ale vieții. Am încercat întotdeauna să mă țin departe de minciună. A minți nu înseamnă numai a spune ceea ce nu este ...înseamnă, mai ales, a spune mai mult decât este și, în ceea ce privește sufletul omenesc, a spune mai mult decât simți. Este ceea ce facem toți toată ziua pentru a simplifica viața. Pentru ca evenimentul cel mai banal să devină o aventură este destul să începi să-l povestești... Pentru că, nu-i așa? - orice ființă se naște fără motiv, dăinuie din slăbiciune și moare printr-o întâlnire. Suntem permanent în mijlocul a două primejdii care amenință fără încetare lumea: ordinea și dezordinea. Pentru că, lucru dovedit, omul simte ceea ce își imaginează că simte, iar în domeniul sentimentului realul nu se distinge de imaginar. Trebuie să facem, zilnic, față prostiei, pentru că prostia este o forță cosmică: ea acționează ca gravitația sau ca lumina. Pe oameni trebuie să-i iubești pentru că sunt mai mult proști decât răi și încă nimeni n-a găsit leac prostiei omenești. Dacă până și păsările se întâmplă să cadă obosite, fiindcă nu pot să zboare într-una, de ce le-am cere oamenilor să plutească mai sus de demnitatea lor? Mie, viitorul aviator, mi-a fost dat să fiu mai mult singur. Ceea ce am realizat este consecința existenței singuratice. Eu mai am și acum convingerea că efectul de masă se obține acționând asupra fiecăruia, nu adresându-te, de-a valma, tuturor.

Am alergat prin Lume, o lume nebună-nebună. Nu întotdeauna am avut răbdarea necesară spre a alege grâul din neghină. Deh! Odată cu apa se mai aruncă, din când în când, și copilul din albie. Dar am perseverat, constant, în toate demersurile mele terestre: grație lui doi l-am cunoscut pe trei... Dacă ceva nu mi-a funcționat, mi-am adus aminte că, asta este! - trebuie să taci, să te strângi în tine însuți, să mergi mai departe. Adevărul? Care „adevăr”? Adevărul, de când lumea-i lume, umblă cu capul spart! Oamenii printre care m-am învârtit? La întâmplări mari se arată fizionomia oamenilor și se poate măsura puterea lor sufletească. Adevărului nu i se poate adăuga nimic, pentru că valoarea sa proprie este mai presus de orice. Celor ce nu înțeleg adevărul li s-a zis “proști”. Iar celor ce fac rău altor oameni li s-a zis nebuni. Încă mă mai întreb cum li se poate spune celor ce înțeleg adevărul și îl falsifică, precum și celor ce doresc și pot face binele și nu-l fac? Poate se vor pronunța pe marginea acestor nedumeriri minți mai luminate, care chiar știu să descopere tainele naturii. Eu? Bun de treabă, harnic și cinstit de "plesneai de ciudă" - vorba cuiva din satul meu. Ei, cei mulți alții? Ca elvețienii: rareori îi interesează

proveniența și niciodată nu se lasă copleșiți de morală atunci când este vorba de bani. Eu? De-aș reprezenta culmea culturii și educației... Deh! Dacă nu poți lupta contra lor, atunci prefă-te că ești cu ei. Dar ce desparte moralul de imoral? Eu: am urmat mai degrabă principiul echerului - să nu faci altuia ceea ce nu vrei să ți se facă, fă altora ceea ce vrei să ți se facă. Fii cineva, dar fără să fii văzut. Trebuie să vrei să fii bun și să arăți că ești. Ei? Cei care se suie vârtos pe o roată, se coboară așișderea... se aseamănă, aș zice, numai de l-ați cunoaște, cu "zugrăvelile" lui Rembrandt. Eu? M-am prins mai greu: trebuie să umblăm la cauze ca să găsim soluția! Trebuie să caști gura-n București, ca să fii poet la Buzău! Eu? Am citit biblioteci întregi. Cu ce voi fi rămas? Lecturile acelea au răspândit o așa mare liniște-n cugetările și faptele mele! N-am învățat - a fost bine, a fost rău? - să-mi întorc glasul în rulade. Am rămas pe mai departe eu și doar eu - abrupt ca un țăran. Deh! Ca unul ce sunt coborâtor din neamul boierilor Vârlănești, așa cum i-a identificat și pus în Carte (Descrierea Moldovei) Domnul Dimitrie Cantemir[a]... După ei, ceilalți cu care nu m-am identificat, pentru a-mi fi ușoară trecerea prin vamele vieții, glasu-mi ar fi trebuit să fie mai dulce decât al serafimilor; ar fi trebuit, zic, pentru că până acum n-am auzit încă glasul unui serafim, prin urmare nu pot judeca dacă-i dulce sau ba. Dar așa spuneau toți și, cum știți: vox populi, vox dei.

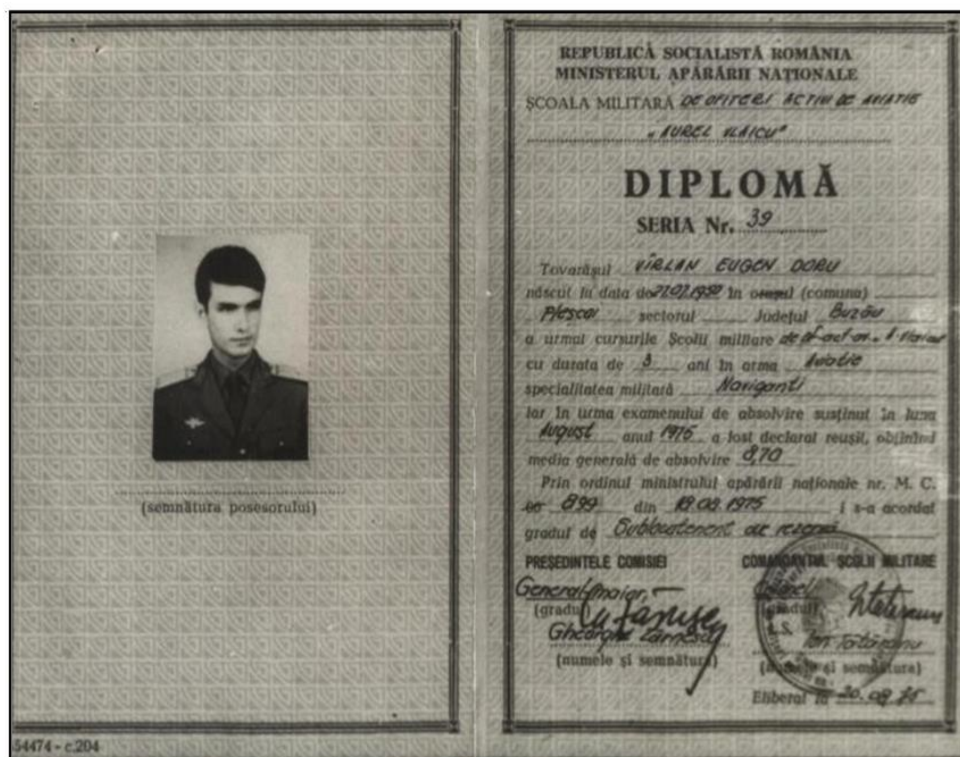
Aviator înseamnă inteligență, imaginație, noblețe sufletească, putere de muncă și simțul realității. *Aviatorul* este un om cu însușiri psihice excepționale - curajos, optimist, perseverent, cu vădite înclinații spre tehnică, cu un caracter integru și mai ales cu foarte multă personalitate.

Eu sunt aviator. Un aviator care, la un moment dat, a fost *oprit de la zbor*. Pentru "fapte" inexistente, care oricum, de-ar fi fost, n-ar fi avut nici o legătură cu zborul. Cu un aviator, cu pregătirea unui aviator, dar și a unui avion, se cheltuiesc sume fabuloase. De ce, atunci, sunt cazuri când aviatorii sunt opriți de la zbor? Asta, în fond, este o imensă pierdere. Oare, în anumite situații, strungarului îi iei strungul? Oare, dacă n-aș fi ajuns aviator, m-aș fi realizat în viață? Există oameni cu vocație și cu-n drum în viață foarte exact - așa-s și aviatorii. Dacă viața-i scoate de pe făgașul lor ei sunt, într-un anumit sens, pierduți. Nu mai pot da tot ceea ce au mai bun, mai autentic, mai util oamenilor. Chiar dacă vor fi ... meseriași, ori profesioniști foarte conștiincioși, rămâne o parte esențială a energiei lor care se irosește-n vânt și o nostalgie permanentă a locului pierdut...

În anul 1975, la 21 august, primeam Diploma de absolvire a Școlii de aviație. Așa cum am spus mai sus, am fost admis la Școala superioară de aeronautică civilă. Politica de stat comunist a făcut ca această Școală să fie desființată curând după înființare, iar noi, elevii-piloți să fim "integrați" Școlii militare... Deși la absolvirea Școlii militare de ofițeri de aviație "Aurel Vlaicu" *aveam ceva ore de zbor*, acumulate cu mare greutate din cauza programului adesea întrerupt și multiplelor restricții sub povara cărora trebuia să funționeze instituția, pentru noi, absolvenții, beția văzduhului era încă nouă.

---

[a] *Dimitrie Cantemir - Descrierea Moldovei – Editura Litera, Chișinău, 1998, CAPITOLUL AL XV-LEA (Despre boierimea moldovenească) (pagina 168)*



(semnătura posesorului)

54474 - c.204

REPUBLICA SOCIALISTĂ ROMÂNIA
MINISTERUL APĂRĂRII NAȚIONALE
ȘCOALA MILITARĂ DE OFIȚERI ACTIVI DE AVIAȚIE
„AUREL VLAICU"

DIPLOMĂ

SERIA Nr. 39

Tovarășul VÎRLAN EUGEN DORU
născut la data de 21.07.1950 în orașul (comuna) Pîrscov sectorul ... Județul Buzău
a urmat cursurile Școlii militare de of. act. av. „A. Vlaicu"
cu durata de 3 ani în arma Aviație
specialitatea militară Naviganți
iar în urma examenului de absolvire susținut în luna August anul 1976 a fost declarat reușit, obținînd media generală de absolvire 8,70
Prin ordinul ministrului apărării naționale nr. M. C. 899 din 19.08.1975 i s-a acordat gradul de Sublocotenent de rezervă

PREȘEDINTELE COMISIEI
General-maior
(gradul)
Gheorghe Zărnescu
(numele și semnătura)

COMANDANTUL ȘCOLII MILITARE
Colonel
(gradul)
L.S.
Ion Totoianu
(numele și semnătura)

Eliberat la 20.08.75

La absolvirea Școlii de aviație, după trei ani de instruire teoretică la sol și practică în zbor, am „strâns" doar infima sumă de 81ore și 22 minute (timp efectiv de zbor), respectiv am totalizat un număr de 448 zboruri (dublă comandă și simplă comandă)...

...Respirația motorului, vârtejul elicei, vântul, toate îmi dădeau senzația unei simfonii. Nopți nedormite, zile de tensiune. Nimic nu contează, în afara zborului, dacă zborul îți face viața să merite să fie trăită. Zborul, condorul - simbolul dorinței neînfrânte de libertate.

L-aș parafraza pe Jean Mermoz, un mare aviator francez, care prin anul 1926, dacă nu mă înșel, a dispărut în apele Atlanticului cu a sa aeronavă Croix de Sud: „*Ceea ce e frumos în meseria noastră de pilot e să-ți poți imagina că noi trăim acolo sus, departe de lucrurile de aici de jos. Că existența noastră e un șir neîntrerupt de experiențe, de încercări. Mă întreb, oare cum s-ar putea trăi fără pasiune, fără entuziasm*".

Dintotdeauna *visasem să devin pilot*. Pilot. Un adevărat pilot trebuie să aibă, pe lângă voință, prezență de spirit, minte limpede, reflexe, cunoștințe tehnice, trebuie să aibă ceva mai mult, nu?, dar toate acestea nu ajung, unui pilot adevărat îi trebuie să aibă ceva de pasăre în el, să știe, adică, *a zbura*[1]. Altfel este o pasăre de curte, o găină, o rață. Toate astea sunt bune și ele, dar sunt bune la cuptor ori în tigaie. Pentru zbor trebuie să fii însă șoim. Șoimul nu ajunge niciodată în tigaie. Chiar dacă este împușcat, el este șoim. Iar șoimii mor frumos, nu ajung în tigaie. Nu. Nu au calități nutritive, ei nu sunt găini. Cred că am fost întrebat de sute de ori de ce am dorit să aleg meseria asta, de ce m-a atras zborul. Era de vină, desigur, și vârsta, dar nu numai aceasta!

Acum, dacă încerc să analizez *această tentativă a mea către risc*, aceeași pe care - sunt sigur - o întâlnești la toți tinerii ce au 18 ani, îmi dau seama că ea era, de fapt, în afară de curiozitate, bucuria de a descoperi ceva nou în viață, specifice

oricărui copil, *dorința de a trăi cu adevărat.* Iar atunci eu NU vedeam alt fel de a trăi !

Să zbori! Da, să zbori. Este frumos să zbori, să te îmbeți de vânt, de iuțeală, de înălțimi...

Zborul ...? A zbura, în sensul actual al cuvântului, este a realiza o sinteză, ale cărei caracteristici exacte nu pot fi înțelese decât de acei care le-au trăit și în care specificul celei de-a treia dimensiuni predomină. A zbura mai înseamnă încă, și mai ales, a crea în tine însuți acea fuziune a gândurilor, a simțurilor și a gesturilor pe care nu o vom realiza aici pe pământ, acea fuziune care procură adevărate bucurii intelectuale spiritelor chinuite de acea perpetuă nevoie de a se autodepăși, de a se întrece pe sine însăși, fără de care existența nu merită a fi trăită. Pasiunea omenească îmbracă numeroase și diferite forme. Nici una însă nu este mai imperioasă și nici mai durabilă decât aceea a spațiului, scânteie, flacără care arde sufletul acelora care sunt aleșii săi. *Da, aleșii săi, căci trebuie să se știe că aripile nu se pot prinde la orice umeri...* Zburând, avionul se înalță deasupra solului. Dar el înalță odată cu el spiritul omenesc... Omul este, astfel, singur în fața lui însuși, separat de pământ. O asemenea evadare, o asemenea eliberare fizică a contingențelor pământești, poate ea fi măcar visată, aici, în lumea terestră a planetei ? Evadat pentru o perioadă de pe pământ, privilegiatul care a cunoscut aceste clipe excepționale recade în curând la aterizare sub apăsarea legilor comune; dar amintirea acestui zbor îi va rămâne ca aceea a unei cavalcade ireale într-un univers interzis, a unei tăieturi în ritmul timpului, a unei ascensiuni dincolo de limitele domeniului în care este circumscrisă libertatea de evoluție a unei făpturi create pentru a trăi pe pământ, dar care acum se va putea smulge de pe suprafața lui ...pentru a se odihni o clipă în imensitatea cerului. *Acel ce le-a trăit odată, le păstrează secret dorul, nostalgia, pe care sărmanele noastre vorbe sunt neputincioase de a le exprima în mod demn, onorabil...* Acolo jos, seara vine negreșit, Pământul este roz și acoperit cu umbre lungi, paralele, care se întind, se subțiază spre a muri... Totul și toate se estompează, apoi pierd culorile vieții. Acolo sus, pentru mine, pentru mine aviatorul, soarele nu s-a culcat, aeronava își împarte cu câțiva nori razele purpurii de dincolo de orizont. Eu sunt ultimul om al acestei emisfere terestre care i-am cules razele întocmai cum culegi ultima privire a unei ființe iubite... Zborul este răsfoirea imensei cărți a cerului pe care o foiletonează aeronava pe care o zbori tu, iar aviația este mai mult decât o stare de spirit - ea este o continuă încântare a aceluia care i s-a dăruit. La absolvirea Școlii de aviație, după trei ani de instruire teoretică la sol și practică în zbor, am „strâns" doar infima sumă de 81ore și 22 minute (timp efectiv de zbor), respectiv am totalizat un număr de 448 zboruri (dublă comandă și simplă comandă)... și am obținut Diploma corespunzătoare.

Într-o noapte de iulie pe Valea Buzăului

... M-am născut *joi*[2] *27 iulie 1950, pe la ora trei dimineața*, în Pleșcoi[3], județul Buzău, România. O zi marcantă în calendarul ortodox: *Sfantul Mucenic Pantelimon* - care înseamnă "cel în toate puternic ca un leu". Urmându-l pe Sfântul, ar

fi trebuit să mă fac medic. M-am făcut aviator... Și atunci, oare cum putem să ne asemănăm cu Sfântul Pantelimon? La această întrebare, Parintele Teofil Paraian răspunde: "Nu suntem doctori, nu suntem tămăduitori, dar mângâietori putem fi, alinători de suferință cu putere omenească, asta o putem face și noi. Și dacă facem cele la măsurile noastre, face și Dumnezeu prin noi ceea ce nu putem face noi numai prin puterea noastră. Și atunci, iată că suntem și noi pe calea Sfântului Mare Mucenic Pantelimon..."

Mama mea, Virginia Vârlan, la vârsta de 21 ani, m-a născut ... în condițiile de atunci, în casa noastră din Pleşcoi ... unde am fost și moșit de către o vecină. De atunci, pentru mine, aceasta a fost nu numai vecina Alexandrina Dalaban (Dicuța), ci și "mamoașa". Părinții mei, care s-au căsătorit în anul 1949, proveneau din familii de oameni deosebiți, de oameni foarte gospodari, dar sărăciți de ... timpuri; mama mea a avut cinci frați și surori, iar tatăl meu unsprezece frați și surori (dintre care un frate, Petre Vârlan, a murit pe frontul de est, în al doilea război mondial, fără să i se găsească urma).

Mama mea VIRGINIA VÂRLAN



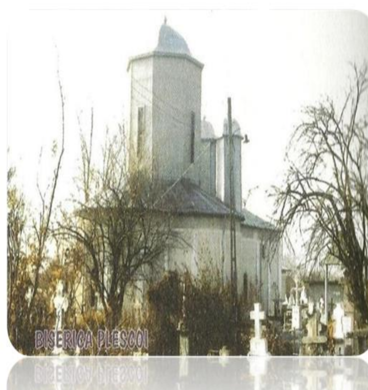




Alexandrina Dalaban (Dicuța)

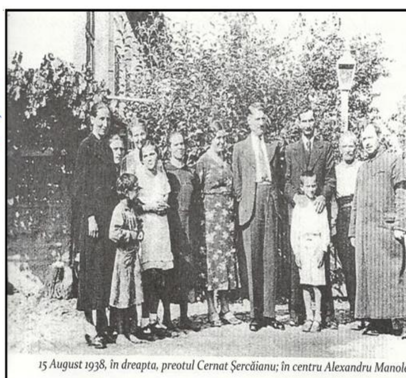
Așadar …m-am născut pe la trei dimineața! Se lăsase răcoarea nopții. Satul dormea. Stând de veghe să mă nasc, clipele ușoare treceau repezi, neturburate, în

drumul lor spre infinit. Cu răbdare Luna își urma drumul alunecând liniștită pe cer. Se urcase. Se urcase și acum cobora încet în partea cealaltă, târând după ea vălurile luminoase ale razelor ei. Cuprins ca de un vis, satul dormea sub paza ei. Pe cer, stelele, speriate de atâta lumină, se stingeau și numai câteva, în depărtare, palide, tremurau înfrigurate în răcoarea nopții. Dar pe încetul, negrul nopții se spălăci. Ultimele stele, îmbolnăvite de lumina zilei ce se năștea, se ofileau. O răcoare curată adia, frământa frunzele pomilor de iulie. Zgomotul lor părea făcut de mii de fluturi ce ar bate din aripi să-și ia avântul. Cântecul cocoșilor, ce se înălța pentru a treia oară, se prelungi victorios în lumina zorilor, ce izbândea din nou în viață, spre muncă.



Biserica (cu Hramul vechi Sfântul Nicolae (1869), respectiv, Hramul nou Sfânții Arhangheli) unde am fost botezat (creștin – ortodox) în vara anului 1950, într-un interval scurt de timp de la naștere ... pentru că, se zice, plângeam mult și eram tare neliniștit, spre îngijorarea celor ce mă creșteau și observau

Preotul Cernat Șercăianu (în dreapta imaginii), care m-a botezat, într-un grup care include și pe Alexandru Manole (cel mai înalt din grup...) - directorul Scolii primare în care am învățat între anii 1957 – 1962(clasele I – V).





Împreună cu părinții mei, Eugen și Virginia Vârlan, în anul 1953 sau 1954... pe când eu începusem a visa să devin aviator. Fotografia este făcută într-un studio foto din orașul Buzău; la căsătorie părinții mei, datorită, probabil, relativei sărăcii materiale, nu au făcut ... nuntă, dar, ulterior, te puteai fotografia (cazul de aici), iar fotograful retușa fotografia pentru a o transforma în poză de nuntă (cu mirii ... îmbrăcați corespunzător: ea mândră-n rochie de mireasă, el țanțoș în frac !). O tempora, o morres! (Ce vremuri, ce moravuri! - Apostrofa a lui Cicero în exordiul [introducerea] primei Catilinare, discurs din 7 noiembrie 63 i. Cr).

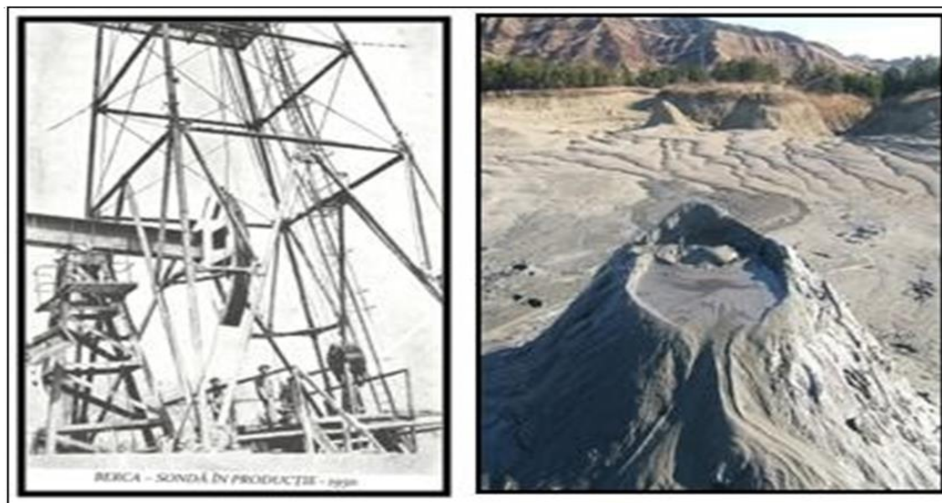
Când aveam vreo 3 – 4 ani am mers în vizită la mătușa și nașa mea de botez, Domnica Rogoz, la oraș (Buzău), când am fost dus la studioul foto pentru a mă imortaliza pentru posteritate, am primit cadou o jucărie - o machetă de avion (B – 24 Liberator), confecționată din ... lemn... pe care am păstrat-o mulți ani, până târziu prin vremea liceului. Cu siguranță, printre altele, acest cadou mi-a fixat și mai ferm dorința de a deveni...aviator.



... M-am născut sub *Zodia Leului*. Un semn complex, adesea contradictoriu, care etalează generozitate, toleranță, simț al interesului colectiv în ceea ce privește intransigența, autoritate, chiar un oarecare egoism. Dorințele-i sunt violente, imperative, exclusive. Izbucnirile teribile fac să tremure anturajul. De aceea, acest rege incurabil nu este chiar un tiran: el se înconjoară de prieteni siguri, chiar de curtezani, și nu ezită să facă destăinuiri fără a-și menaja bunele sale maniere. Vai aceluia care îl trădează! Îl părăsește fără scrupule și îl distruge dacă o cer nevoile sale. De aceea pentru mine loialitatea și fidelitatea în ceea ce privește cuvântul dat au întâietate față de toate celelalte considerente. Leul apreciază fără restricții calitățile celorlalți. Face de bunăvoie servicii cu toată dăruirea. Această trăsătură de caracter simpatică ne face să uităm orgoliul și tendința către autoritate. Leul se apără cu forță pentru a nu lăsa să se vadă defectele și în special sensibilitatea sa. Leul nu lasă să se vadă suferințele sale. Este *mândru* și-n același timp *sensibil*, dar refuză să se vaite în public. Poate trăi în secret adevărate decepții, cu atât mai profunde cu cât le dramatizează de bună voie. Traversează viața cu o liniște regească, fără ca nimeni și nimic să-i poată schimba felul de a fi. Nefiind limitat, este totuși refractar la acele experiențe care, fiind de proastă calitate, i-ar putea furniza lecții de viață, preferând să rămână cu viziunile sale asupra existenței. Are toate calitățile cerute pentru a urca către posturi care cer responsabilitate și unde autoritatea lui naturală îi folosește de minune.Cu riscul de a da naștere unor probleme în relațiile cu colaboratorii sau subordonații, manifestă interes în a prevedea acțiunile sale cu mult timp înainte. Prins la înghesuială reacționează violent, violență care-i poate fi fatală. Suportă greu să-și vadă autoritatea pusă în discuție.

M-am născut în *anul 1950*[4] pe Planeta Terra, care-i în fierbere acum: marchează evenimente, bifează, suportă. M-am născut în anul 1950, în zona de exploatare petrolieră Berca, cum și a unei rarități mondiale: Vulcanii Noroioși[5]. Am hoinărit printre acestea. Zăcămintele de *petrol* în zona Berca au făcut obiectul unor studii susținute. În 1864 Legnaud descria *vulcanii noroioși* și ivirile de petrol de la Berca – Policiori, lui urmându-i alți geologi români și străini care au studiat cu interes această regiune. De fapt, lucrări de exploatare se executaseră încă din secolul trecut și chiar

mai înainte, prin puțuri de mână săpate în zona aparițiilor de țiței. Primele foraje s-au făcut în 1892. În frontul acțiunilor de foraj s-au aliniat numeroase societăți.



Zăcămintele de petrol în zona Berca au făcut obiectul unor studii susținute. În 1864 Legnaud descria vulcanii noroioși și ivirile de petrol de la Berca – Policiori, lui urmându-i alți geologi români și străini care au studiat cu interes această regiune. De fapt, lucrări de exploatare se executaseră încă din secolul trecut și chiar mai înainte, prin puțuri de mână săpate în zona aparițiilor de țiței. Primele foraje s-au făcut în 1892. În frontul acțiunilor de foraj s-au aliniat numeroase societăți.

M-am născut în "țara" cârnaților de *Pleșcoi*[6]. Cu un gust deosebit, datorat unei rețete speciale, acești cârnați și-au câștigat renumele de-a lungul timpului. Concetățenii mei au fost, de generații, en-gross-iști de băuturi spirtoase și fructe, geambași și măcelari. Această de pe urmă îndeletnicire a atins apogeul între cele două războaie mondiale, când prăvăliile înșirate de o parte și de alta a drumului ce străbătea satul etalau din abundență cârnați (proaspeți, afumați sau uscați), pastramă și ghiudem. Materia primă o constituia, și o constituie, carnea de oaie și capră. An de an, după Sfântul Dumitru, turmele care treceau la iernat spre bălțile Dunării erau vămuite în Pleșcoi de măcelari care "rupeau" din oi cu sutele, asigurându-și materia primă pentru pastramă în primul rând. Toamna carnea era băgată în tocitori, la denghi (straturi de carne dată cu sare și presată sub greutăți), în cantități mari. Era scoasă, de obicei, cu o săptămână înainte de Paști, spălată și pusă la zvântat. Era vândută, împreună cu cârnații, negustorilor din București, Brăila, Constanța etc. Îndeletnicirea a scăzut din intensitate, după război, fiind apoi de-a dreptul interzisă de legea comunistă, mulți pleșcoieni plătind cu libertatea încălcarea ei. Am mai apucat și eu câte ceva din acest peisaj cu cârnați și pastramă, tatăl meu însuși îndeletnicindu-se cu această activitate, dar totul era făcut pe ascuns pentru a nu ajunge bietul om la zdup, că deh!, Decretul nu ierta...

Un băiat cuminte și educația sa

Mamă și fiu. Zice-se, niciodată legătura de sânge și de spirit nu este mai evidentă și mai eficace ca între aceste două ființe. Este deajuns să arunci o singură privire asupra lor ca să descoperi, poate cu încântare, de unde atletul cu chip luminos și-a tras puterea și delicatețea, scrupulele ori voința...

Viața mi-a fost o reală trecere, bătălia purtată de către mine a fost o bătălie eternă, prestigioasă, arenă mi-a fost deșertul Lumii acesteia, poate oceanul neparcurs, cerul cu siguranță. Dar resursele interioare mi le datorez părinților mei, pe de-a-ntregul mamei mele care n-a părăsit niciodată această Țară, dar a trăit într-un Univers mirific numai al ei însăși.

Bunica (mamaia) mea din partea mamei (în centru, încadrată în această fotografie, de către fiicele ei Domnica - în dreapta, respectiv, Virginia - în stânga); în spate este o persoană neidentificată. Bunicul meu - Constantin Rogoz - a murit la o vârstă destul de tânără, la scurt timp după întoarcerea de pe front (primul război mondial), bolnav, se pare, de tuberculoză. Se poate citi pe fața bunicii, dar și a fiicelor, încrâncenarea și traiul foarte greu din acei ani.



Tinerețea mamei mele a fost, probabil, melancolică, searbădă și plină de nevoi, ca a unui copil rămas fără tată la vârsta candidă de șase ani. Boli succesive și necazuri familiale i-au interzis accesul la veselie, cu toate că acesta era mai degrabă elementul ei natural. Căsătoria, contractată în pripă, a fost, după preceptele ei, mai degrabă nefericită. Când am apărut eu, abia împlinea douăzecișiunu de ani. Sufletește era, cumva, singură. Multe s-au schimbat în ziua când a simțit fremătând în ea o nouă viață. Fericirea pare să-i fi fost alterată de o neînțeleasă temere. Se temea că eu, fiul ei - era sigură că o să fie băiat - va veni pe lume lipsit de virtuțile pe care i le dorea. Timp de nouă luni și-a repetat într-una: *Să fie cinstit, să fie curajos, să fie bun, leal și drept!* Cred că toate acestea au influențat un pic caracterul meu. Am venit, deci, pe lume la 27 iulie 1950, într-o cămăruță cu tavanul mai degrabă scund, a cărei fereastră dădea spre văile dealurilor din jur. Cântăream zdravăn și păream un Hercule în leagăn. Am venit într-un sat renumit, situat la cel mult douăzeci de kilometri de orașul Buzău, între șiruri de dealuri vălurite, acoperite cu pajiști, cu mult aer, mult spațiu între aceste unduiri, între aceste coline, între aceste măguri ce se reînnoiesc merereu până ce se pierd în zare. Cutele solului și verzile zăgazuri ale copacilor decupează orizontul, parcelându-l după legi ancestrale. M-am născut într-un soi de economie rustică, plină de luciditate și prudență, modelată de pășuni și ogoare. Modeste, casele oamenilor din satul copilăriei mele se înscriu firesc în acest decor. *Viața nu-i făcută pentru distracții!* - aveam să aflu eu destul de timpuriu. Această maximă nerostită fățiș de către oamenii locului mi-a dominat, probabil, întreaga copilărie și adolescență. Nu am crescut în austeritate, dar austeritatea era totuși un mod de viață, în sensul că mai nimeni nu-și permitea risipa. Nu am cunoscut severitatea în copilăria mea, dar bunul simț ordona firesc viața noastră. Am avut tot timpul sentimentul datoriei și al ascendenței mele spirituale dintr-un neam de oameni

hotărâţi, demni, serioşi, dar toate acestea nu mi-au izgonit din copilărie joaca, plăcerile inocente, tandreţea. Dar, în acelaşi timp, deprinderile dobândite la vârsta aceasta a marilor maleabilităţi au dezvoltat în mine, probabil, primatul voinţei şi spiritul de sacrificiu. Cred că am fost caracterizat de o gravitate precoce, de o anume scrupulozitate şi respect faţă de mine însumi.



Iarna dintre anii 1953 – 1954 nu a fost uşoară. Au căzut zăpezi multe, au fost geruri aprige şi uscate, zile şi nopţi de-a rândul vânturi puternice au spulberat zăpezile, păsările văzduhului se ascundeau te miri pe unde, doar or scăpa de vrăjmăşia cerului jos, greu, cenuşiu şi neîndurător. Tatăl meu, tot tăind la poteci în nămeţii cât casa, începuse să creadă că nu s-o mai sfârşi urgia. Gerurile aşezau peste pământ straturi-straturi de zăpadă spulberată, de frig şi de nelinişti. Vifornițele coborau de sus, din munte, de la cumpăna apelor, se rostogoleau peste coamele pădurilor, şuierau printre copacii bătrâni, ajungeau în sat, măturau uliţele, răvăşeau nămeţii, izbeau cu furie în pereţii caselor, vârau zăpada prin crăpăturile ferestrelor şi pe sub uşi. Mânia apăsa cu îngheţurile ei peste omenirea adunată în jurul vetrelor, în care flăcări jucăuşe se zbăteau fără încetare, ca să poată ţine făptura omenească în bună stare, în deplină sănătate. ...Ce urgie! Să nu ţii afară nici măcar un câine. În ogrăzi nămeţii nu conteneau să se îngrămădească înălţaţi până la streaşină, uliţele erau fără poteci, că le astupa troianul.



Împreună cu ambii bunici din partea tatălui meu şi câţiva dintre veri (pe rândul din faţă, eu fiind în braţele, şi adoratul, bunicului), în curtea casei acestora din Pleşcoi, judeţul Buzău.

...Zicea bunicul, luat prizonier în primul război mondial: dacă în inima ta ai dreptate, și capul tău judecă sănătos, și vrei să faci bine oamenilor, *oriunde poți să fii și să rămâi om…* Bate-te pentru cauza ta până în pânzele albe, dar cu argument, serios, rațional, nu în derâdere, ca o haimana… Nu-ți înrobi mintea față de nimic, nu lua parte greșelii, chiar dacă ai savârșit-o tu, chiar dacă soarta te-a legat de ea. Desparte-te de tot ceea ce este rău și trage învățăminte pentru toată viața… Trăiește cu poftă, fără plictis! În viață există multe tentații primejdioase, multe pericole; doar corectitudinea, atât, corectitudinea ne poate feri de dezastre. *Trebuie să ai minte de geniu și insensibilitate de bou…* Ochii sunt ochi pentru ca să descopere lumea, să o privească fără înconjur. Alătură-te celor buni, déjà vei fi unul dintre ei. Nu fi un oriental inconstant în prietenie, cu o conștiință convertibilă la sunetul banilor și la tot felul de avantaje materiale. *Pentru a convinge trebuie să emoționezi*, nu să demonstrezi. Moartea iluziilor nu înseamnă și moartea inimii… *Câtă dreptate avea Bunicul !*



Școala la care am învățat în clasele I – V și câțiva dintre profesorii mei



Elev în clasa I-a, la Școala primară din Pleșcoi, județul Buzău. Învățătoarea noastră - domnișoara Niculina Iamandi - mă simpatiza în mod evident...



În timpul școlii primare... Mama era casnică. Tatăl meu lucra la Schela petrolieră Berca (la Foraj). În timpul liber, când tata se-ntorcea de la serviciu, amândoi munceau acasă pe rupte: erau achizitori de fructe (care erau apoi duse pentru prelucrare la făbricuțele din Berca sau Pârscov), lucrau pământul care le mai rămăsese după colectivizarea forțată, tăiau (în secret) animale și făceau produsele specifice locului (cârnați, pastramă, ghiudem etc.), mai făceau vin și țuică (tot pe-ascuns, pentru că altfel ajungeai la pușcărie de când cu Decretul), vindeau ce prisosea, trăiam destul de bine și sănătoși cu ceea ce ne rămânea...



Elev în clasa IV-a, la Școala primară din Pleșcoi, județul Buzău. Învățătoare: doamna Lăzărescu Eugenia.



Împreună cu părinții mei Eugen și Virginia Vârlan, în fața casei noastre din Pleșcoi, în anul 1962, elev în clasa V-a, când am fost făcut pionier...

Clasele VI – VII

După absolvirea clasei a V-a la şcoala din Pleşcoi, părinţii mei au decis că este mai benefic să-mi continui studiile "la oraş" spre mai buna mea instruire. Astfel am ajuns a fi, în clasa VI-a, elev la Școala „N. Constantinescu" nr. 8 Buzău; aceasta era o şcoală de stat, cu program normal, situată pe str. Col. I. Buzoianu nr. 109. Am absolvit-o cu brio (Certificatul emis la absolvirea clasei a VII-a), dacă apreciem după faptul că am fost admis relativ uşor la un Colegiu de elită din Buzău.... Am avut condiții deosebite pentru studiu în *această școală*[7], iar *profesorilor*[8] noştri le datorăm realizările noastre din anii ulteriori absolvirii. Promoția noastră - promoția 1965 a avut trei clase paralele (noi eram la "A") și 85 de absolvenți. Iată *lista colegilor mei de clasă*[9], listă pe care am încercat s-o reconstitui după numele încrise pe tabloul general al absolvenților clasei a opta.

Nr. 257672

REPUBLICA POPULARĂ ROMÂNĂ

MINISTERUL ÎNVĂŢĂMÎNTULUI

CERTIFICAT
DE ABSOLVIRE A ŞCOLII GENERALE DE 8 ANI

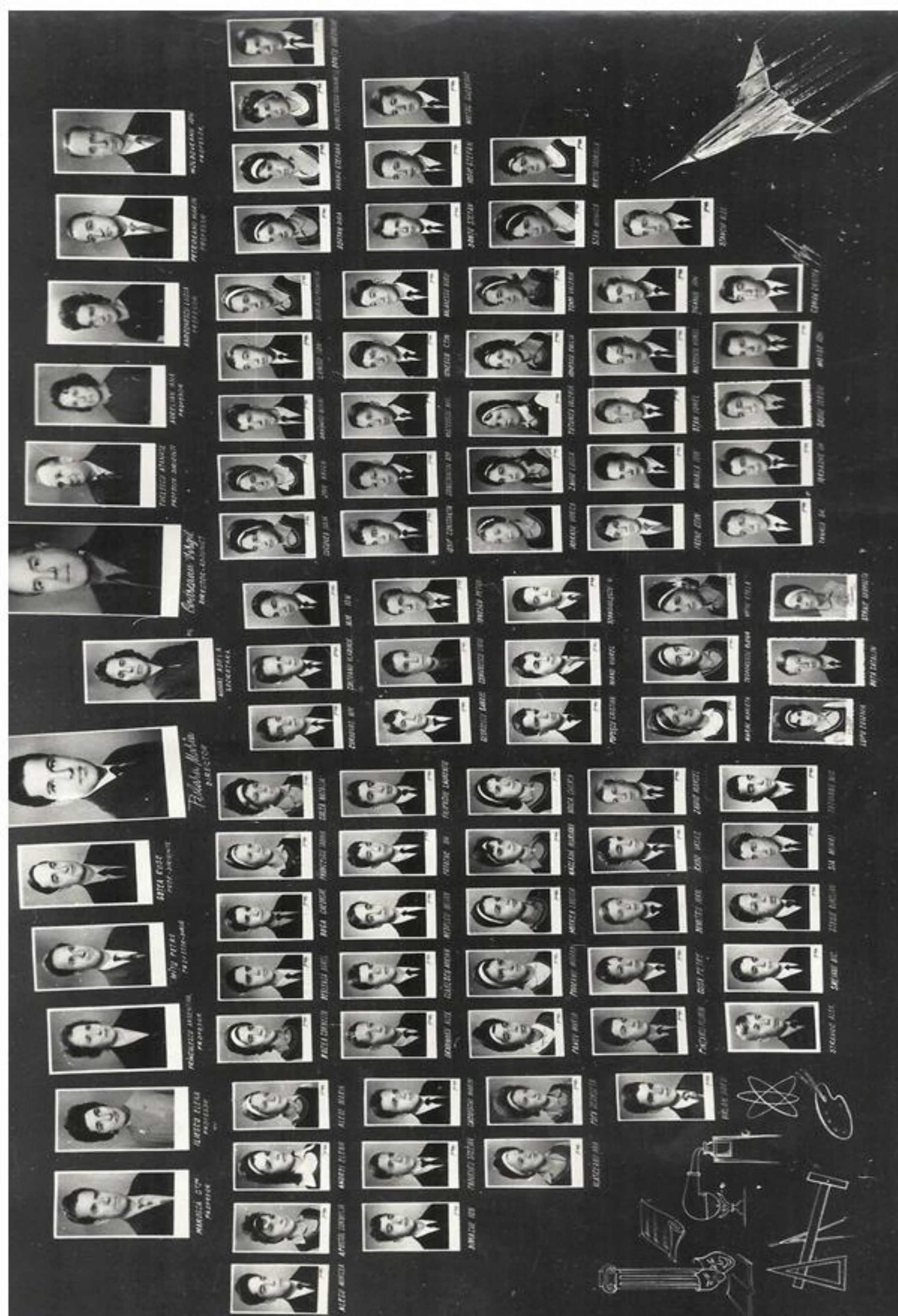
Elevul VÎRLAN E. DORU născut în anul 1950 luna Iulie ziua 27 în comuna (~~oraşul~~) Pleşcoi Raionul Buzău Regiunea Ploieşti a fost înscris la şcoala g-rală de 8 ani Nr. 8 din Buzău Raionul – Regiunea Ploieşti şi a absolvit cursurile şcolii de opt ani în anul şcolar 1964/1965.

DIRECTORUL ŞCOLII,

SECRETAR,

Nr. şcolii 452

Eliberat în anul 1965 luna Iunie ziua 14.



Tabloul cu profesorii și elevii absolvenți ai clasei a VIII-a

Colegiul național B.P.Hașdeu[10] - Buzău


Colegiul național "B.P.Hașdeu" din Buzău

În această respectată instituție de învățământ (Colegiul național B.P.Hașdeu - Buzău) am dat eu examen de admitere în anul 1965 și am fost admis dintr-o listă foarte lungă de candidați. Am devenit elev în *clasa*[11] IX-a F, avându-l diriginte pe domnul profesor de chimie Dumbravă Cezar. Am absolvit Colegiul ca fiind prima promoție (Promoția 1969) care a absolvit cursurile de 12 ani, după revenirea învățământului românesc la forma sa tradițională. Generația noastră a avut șansa istorică de a urma cursurile liceale în anii cei mai prosperi economic și deschiși progresului cultural pe care i-a cunoscut România comunistă în ultima jumătate de secol. Scurta perioadă de liberalizare a vieții economice, sociale, politice și culturale, până la cufundarea într-o nouă formă de totalitarism, ne-a permis formarea personalității pe baza bunelor tradiții ale culturii românești. Aceasta ne-a permis, de asemenea, supraviețuirea în anii 80 și afirmarea după 1990. *Suntem absolvenții unui Colegiu cu vechi tradiții* [b]. Aici, pe băncile acestei Școli, ne-am făurit visele pentru care am luptat apoi să le înfăptuim. Aici, sub îndrumarea profesorilor noștri, am descoperit farmecul unor discipline științifice care ne-au devenit apoi profesiuni. Aici s-au legat prietenii care vor dăinui o viață. Aici am lecturat cu nesaț revistele literare, dar și pe cele tehnice ale vremii, aici am descoperit un adevărat tezaur informațional "ascuns" în biblioteca școlii, dar și pe acela din biblioteca județeană "V. Voiculescu". În această perioadă am scris primele versuri, unele dintre acestea trimise la revista "Luceafărul" de la care, prin "Poșta redacției" administrată de către Fănuș Neagu, am primit răsăunsul aproximativ că: “am fi fost mult mai câștigați de ne-am fi întâlnit într-o cramă din Pietroasele...”


Doru Vârlan în anul admiterii la liceu...

---

[b] *Am beneficiat de îndrumarea unui corp profesoral de elită, în care experiența unor profesori aflați în plină maturitate profesională(G. Olaru,S.Sâmpetru,E.Stângescu,L.Barcaru,S.Ciocaneli, I.Lungu), se împletea cu elanul și competența mai tinerilor lor colegi (S. Cremarenco, L. Chiriacescu, C. Dumbravă, V. Poteraș).*



Semnăturile colegilor mei, la absolvirea ultimei clase a liceului...

ROMÂNIA

Viza inspectoratului școlar județean

Inspector general județean,

Nr. 1046 /1969

REPUBLICA SOCIALISTĂ ROMÂNIA

MINISTERUL ÎNVĂȚĂMÎNTULUI

L.S.

Loc pentru timbru sec

DIPLOMA DE BACALAUREAT

Pe baza rezultatelor examenului de bacalaureat care a avut loc în sesiunea iunie 1969 la Liceul „B. P. Hasdeu" din localitatea Buzău județul Buzău, se acordă absolventului VÂRLAN E. DORU care a terminat cursurile Liceului „B. P. Hasdeu" din Buzău în anul școlar 1968 /1969, prezenta DIPLOMA DE BACALAUREAT pentru secția reală.

PREȘEDINTELE COMISIEI,

SECRETARUL COMISIEI,

L.S.

Seria C Nr. 64322

Semnătura titularului

Nr. 105 1969.

Data eliberării: anul 1969 luna iunie ziua 24



În primul an de liceu am locuit la internat, ulterior, până la absolvire, am locuit în gazdă la familia Ștefănescu (în imagine: eu împreună cu cei doi proprietari, în luna iunie 1965), pe strada Scânteii no.10, undeva pe lângă Gară și Piața Săracă...

NOTE EXPLICATIVE

---

[1] ***Desfăşurarea activităţii aeronautice de zbor se face sub incidenţa următorilor factori:***

A. Factori externi

1. *Factori chimici: lipsa de oxigen (hipoxia), lipsa de umiditate.*
2. *Factori fizico-mecanici: temperatura , presiunea, radiaţia ultravioletă, undele de înaltă frecvenţă, radiaţiile cosmice de natura şi cu efectele necunoscute, zgomotul, încărcarea electrostatică a organismului.*
3. *Forţele turbulente: vibraţiile, zgomotul.*
4. *Factori de deplasare geografică: desincronizările de ritm biologic prin schimbarea fusului orar, modificarea metabolismului prin schimbarea condiţiilor climatice.*

B. Factori umani

1. *Claustrarea.*
2. *Volum de muncă ridicat pe unitate de timp.*
3. *Influenţa condiţiilor meteorologice asupra factorului decizional prin diminuarea puterii de concentrare.*
4. *Situaţii critice apărute în timpul zborului: defecţiuni tehnice, condiţii meteorologice nefavorabile, economice, umane (starea de rău sau moartea unui membru al echipajului).*
5. *Peste 50% din activitatea de zbor, se desfăşoară noaptea peste întinderi mari de apă, munţi sau deşert.*
6. *Dificultăţi în desfăşurarea unei vieţi de familie şi sociale normale (plecări lungi şi repetate, imposibilitatea rezolvării problemelor familiale la timp).*
7. *Alimentaţie restrictivă, condiţionată de microclimatul din cabină (program de masă neregulat, selectiv şi restrictiv).*

Și cum orice act de creație cere sacrificii, iar zborul este artă, studiile medicale, evidențiază o rată ridicată de mortalitate în rândul personalului aeronautic civil navigant profesionist, atât în perioada de activitate, cât şi după ieşirea la pensie. Astfel, s-a constatat că în primii 5 ani după ieşirea la pensie, rata îmbolnăvirilor grave atinge 90%, iar cea a mortalităţii depăşeşte 40%.

Aceste studii reliefează efectele nocive asupra organismului uman ale factorilor prezentaţi, generatori de boli profesionale specifice:

- *Îmbătrânirea prematură;*
- *Discopatii;*
- *Boli de stomac, de inima, de plămâni, circulatorii;*

- *Andropauza şi menopauza la vârste premature;*
- *Stare de stres ridicată;*
- *Spasmofilii;*
- *Reducerea acuităţii vizuale şi auditive;*
- *Forme variate de cancer ale organelor interne, cancer de sân;*
- *Leucemie;*
- *Infertilitate.*

Ca efect al activităţii de zbor, personalul aeronautic civil navigant profesionist, prin programul variat de curse de zi şi de noapte pe care le execută, îşi dereglează metabolismul şi ritmul biologic faţă de cel al unui om obişnuit, fiind obligat să-şi impună ore de somn şi masă într-o puternică contradicţie cu normalul biologic.Datorită acestui aspect, personalul aeronautic civil navigant nu poate avea o viaţă de familie obişnuită şi nu poate participa la o viaţă socială normală.

[2] Despre ***cei născuţi într-o zi de joi***, *se spune că sunt foarte norocoşi, ba chiar sunt protejaţi astral pe tot parcursul vieţii (de planeta Jupiter). Aşadar, dacă te-ai născut joia, vei beneficia de toate premisele pentru a deveni un om de succes: profesional îşi vei contura o personalitate puternică bazată pe informaţii şi cunoştinţe din toate domeniile. Nu vei avea niciodată probleme sau lispuri prea mari. Mai mult, gândirea deschisă şi concepţiile moderne te vor ajuta să-ţi deschizi singur orizonturi spectaculoase. Cu toate astea, există două caracteristici care te avantajează ceva mai puţin: tendinţa de a te grăbi când te îndrăgosteşti (de a deveni nerăbdător) şi dificultatea cu care oferi credit celor din jur. Deşi eşti altruist şi corect, sunt puţini oameni care ajung la sufletul tău cu adevărat - ai puţini prieteni, iar dacă cei din jurul tău te dezamăgesc, e posibil să nu-i mai ierţi niciodată. Pe de altă parte, starea ta naturală este cea în care te simţi independent şi liber, tocmai de aceea limitele sau restricţiile te determină să reacţionezi impetuos.*

[3] **Pleșcoi** *este o localitate situată în județul Buzău, Muntenia, România, aflată în comuna Berca, pe malul stâng al râului Buzău în zona Subcarpaților de Curbură.Prima atestare documentară a localității datează din 15 iunie 1499 când domnitorul Radu cel Mare dădea un hrisov de întărire boierului domniei mele, jupân Chicoș, cu fiii lui și fiicele lui, anume Stanca și Visa și Rada cu fiii lor și oricâți fii sau fiice ce i-ar lăsa Dumnezeu jupânului Chicoș, ca să-i fie în Fântânele și în Plăcicoi și în Gugești și în Cârnu și Cerih și în Milești, oricâte sunt părțile jupânului Chicoș și țiganii, anume Mândrea cu copiii săi și Dăluța cu copiii săi, pentru că sunt acele sate toate și țiganii veche și dreaptă ocină, dedină a jupânului Chicoș.La sfârșitul secolului al XIX-lea, satul Pleșcoi era reședința unei comune din care mai făceau parte și cătunele Muscel, Pleșești, Pleșcoi și Urlători (astăzi, Valea Nucului), totalizând 1710 locuitori și fiind reședința plaiurilor unite Pârscov și Slănic ale județului. În comună funcționau două biserici (la Urlători și Pleșcoi) și o școală mixtă cu 102 elevi în anul 1899. În 1925, comuna avea 2614 locuitori și era inclusă în plasa Sărățelu, după care a revenit la plasa Pârscov. Comuna s-a desființat în 1968, când a fost inclusă în întregime în comuna Berca.Localitatea Pleșcoi este renumită pe plan național pentru cârnații de Pleșcoi, cârnați din carne de oaie produși de câteva familii din Pleșcoi de câteva generații.O interesantă descriere a zonei găsim într-o lucrare a lui Lahovari George Ioan (1901), din care cităm substanțial: "Pleșcoi, comună rurală, în județul Buzău, plaiul Pârscov, situată pe malul stâng al râului Buzău, sub ramificațiile Săpocei la 18 kilometri de orașul Buzău. Limita sa, la Nord, începe din gura izvorului Murătoarea, ia în sus pe izvor până în slemnea muchii, apoi pe culme până în muntele Moara-de-Vânt; la Est se lasă din Moara-de-Vânt prin slemnea culmilor: Siminocul și Pietroiul, până în Dealul Săpocei; la Sud, din Dealul Săpocei se lasă pe izvorul Găvanele până dă în râul Buzău ; la Vest, urcă în sus pe albia Buzăului, până în dreptul cătunului Pleșcoi, unde trece râul, și merge până în iazul morilor Cândeștilor, cuprinzând un spațiu cam de 180 hectare al moșnenilor Pleșcoi și trece înapoi râul în dreptul gurii izvorului Murătoarea. Suprafața sa e de 2590 hectare, din care 835 arabile, 234 pădure, 128 fâneață, 463 izlaz, 31 livede, 283 vie și 616 loc sterp. Proprietăți mai însemnate sunt: Urlători, Mușcel, Pleșești, Pleșcoi și Ceaușoaia. Terenul este nisipos. Căi de comunicație are numai șoseaua Mărăcineni-Rușavățul. Comuna e formată din cătunele: Mușcel, Pleșcoi, Pleșești și Urlători, având o populație de 1710 locuitori. Are o școală mixtă, care a fost frecventată în anul 1899 — 1900 de 102 elevi; 2 biserici: la Urlători și Pleșcoi, deservite de 2 preoți, 2 cântăreți și 1 paracliser. Catedrala e cea cu hramul Sfântul Nicolae. Sunt 9 cârciumi. Comuna e reședința plaiurilor unite Pârscov-Slănic. Are o stațiune telegrafo-poștală și o judecătorie de ocol. Locuri demne de văzut sunt: Muchea-Săpocei, dealul Siminocul, Pietroiul, apoi vechia și mica biserică de la Urlători,*

care deşi fără inscripţii, indică o vechime de aproape 400 ani. Poziţia ei ascunsă între dealuri arată în ce timpi de nesiguranţă ea a fost ridicată. Comuna exista din secolul XVI ; cele mai vechi cătune sunt : Pleşcoi şi Urlători. Pleşcoiul, cătun de reşedinţă al comunei Pleşcoi, judeţul Buzău, are sub-diviziile: Peste – Vale şi Mierlari. Este reşedinţa sub-prefecturei plasei unite Pârscov – Slănic şi are aspectul unui târguşor."

[4] ***Evenimente care au marcat anul 1950 când m-am născut:***

Anul 1950 a reprezentat în istoria României al treilea an în care partidul comunist, care preluase întreaga conducere a ţării în 1948, şi-a continuat politica şi a adoptat măsurile considerate utile pentru consolidarea poziţiei sale în stat. Alături de succesele înregistrate în activitatea de propagandă şi agitaţie erau semanalate şi deficienţe ale pregătirii cadrelor, care "abia puteau preda o lecţie" şi nu puteau vorbi în faţa a 1 000 - 1 500 de oameni, aşa cum rezultă dintr-o analiză a structurii de profil. Mulţi secretari de partid erau "străini" de problemele politice şi ideologice ale momentului, în timp ce alţi activişti manifestau tendinţe de "avangardism" sau vedeau munca de propagandă ca o "gălăgie", structurile de profil fiind considerate în unele locuri secţii de "vorbă multă". Celor bine pregătiţi li se cerea "să deschidă focul împotriva încercărilor imperialiştilor de a se strecura în aparatul de stat şi în alte părţi", să sporească vigilenţa şi să-i demaşte. În cadrul propagandei şi agitaţiei un loc aparte s-a acordat, încă de la începutul anului, activităţii duse în propagarea luptei pentru pace, demascării "goanei febrile de înarmări din ţările imperialiste în frunte cu Statele Unite ale Americii", combaterii oricăror manifestări de "pacifism burghez". Un loc aparte l-a avut şi popularizarea "marilor succese" repurtate de Uniunea Sovietică în domeniul economic, politic şi social, "uriaşa experienţă" a acesteia în lupta împotriva "nenumăraţilor duşmani". Pentru a cunoaşte mai bine această experienţă, s-a apelat la consilierii sovietici, inclusiv în structurile care aveau ca domeniu de activitate siguranţa naţională (Ministerul Forţelor Armate şi Ministerul Afacerilor Interne) şi la trimiterea personalului român la studiu în şcolile din ţara vecină, în toate domeniile de activitate. Tot "în semn de adâncă dragoste şi recunoştinţă pentru marele Stalin" - menţiona dr. Petru Groza şi Gheorghe Gheorghiu-Dej în scrisoarea adresată ambasadorului sovietic S.I.Kavtaradze, în august 1950 - Consiliul de Miniştri şi C.C. al P.M.R., "satisfăcând dorinţa exprimată de cetăţenii oraşului Braşov" au luat hotărârea ca oraşul Braşov să poarte numele de Stalin. Concomitent s-a acţionat pentru a se cultiva "ura fierbinte şi vigilenţa împotriva aţâţătorilor de război, împotriva slugilor lor din afară", în acel moment, cea mai blamată fiind "clica de asasini şi spioni Tito-Rankovici". Lipsuri mari, aprecia Secţia de propagandă şi agitaţie a Comitetului Central al Partidului Muncitoresc Român la 13 martie 1950, existau şi în activitatea Agerpresului, care redacta buletine "anemice, lipsite de dinamism", care nu oglindeau cum trebuie modul de construire a socialismului "la noi în ţară". Într-un mod asemănător, buletinele de actualităţi nu cuprindeau "probleme legate de practica construirii socialismului", care interesau cel mai mult în acel moment. Între cauzele care determinau acest lucru era semnalată compoziţia socială "nesănătoasă" (redactorii erau încă de origine "mic burgheză"), tendinţa de "înfumurare" etc. Într-un asemenea context, nu erau folosite pe deplin "ştirile din Uniunea Sovietică", iar cele din ţările capitaliste nu erau "politizate destul". În mod aproape incredibil s-a constatat că în acel moment nu existau buletine informative în limba rusă, ci numai în limbile franceză şi engleză. Tot la fel de anormal era şi faptul că România era singura ţară din lume care nu avea corespondenţi în străinătate. Corelată cu această activitate a fost şi măsura de evacuare a suspecţilor din zona de graniţă româno-iugoslavă căreia i-au căzut victime mii de cetăţeni nevinovaţi. Atunci când unii dintre "tovarăşii de drum" au dezertat de la "cauza" partidului, conducerea centrală nu a ezitat să ia măsurile cele mai drastice, mergând până la excludere şi punerea celor în cauză la dispoziţia organelor de anchetă, în anumite cazuri cu discreţie pentru a nu strica imaginea partidului. În prima parte a anului 1950, "buna credinţă" a fost înşelată de Mişa Levin, rămas în străinătate. Cazul i-a dat prilejul lui Gheorghe Gheorghiu-Dej să atragă atenţia, la 4 mai 1950, în şedinţa Biroului Politic, că "trebuie bine cântăriţi, bine aleşi oamenii, bine verificaţi, să fie oameni legaţi de popor, legaţi de regim, legaţi de partid, devotaţi partidului dacă vrem să-i trimitem în străinătate şi să nu avem asemenea neplăceri ca cu acest pezevenghi de Mişa Levin". "Nemernicia trădătorului" a fost înfierată "din fundul inimii" şi de alţi membrii ai Biroului Politic, unii propunând excluderea sa din partid cu "tam-tam", ca exemplu pentru alţii, fapt evitat de primul-secretar al partidului. Pentru a evita asemenea situaţii şi altele cu implicaţii mult mai grave în partid se desfăşura deja o amplă acţiune de verificare a celor 790 000 de membri de partid, considerată, la 16 mai 1950, ca având o "importanţă deosebită pentru întărirea unităţii partidului", permiţând eliminarea elementelor considerate a fi duşmănoase, necorespunzătoare, mic-burgheze, carieriste, care erau "cu duiumul" în partid, reprezentând un "balast", un "pericol serios" pentru partid, în aprecierea lui Nicolae Ceauşescu. O situaţie anormală în domeniul cadrelor era considerată a fi şi în armată unde se manifesta o "atitudine împăciuitoristă" faţă de cadrele vechi, fapt care determina nepromovarea cadrelor noi cu "destulă hotărâre şi îndrăzneală". La 9 ianuarie 1950, Secretariatul C.C. al P.M.R. imputa faptul că încă mai erau în funcţii elemente "în care nu se putea avea încredere" şi cerea lui Emil Bodnăraş să continue "cu hotărâre" linia Comitetului Central în politica de cadre şi să lichideze în cel mai scurt timp "lipsurile constate". Concomitent s-a decis să se selecteze din rândul cadrelor de conducere şi din activul de partid

persoanele potrivite care să fie încadrate în armată în funcţii de conducere. După ce în şedinţă a Secretariatului C.C. al P.M.R. din 9 martie 1950, Vasile Luca considerase că Nicolae Ceauşescu era "slab pentru Secţia agrară", cu el fiind de acord şi Alexandru Moghioroş, acesta a fost numit la 22 martie în funcţia de ministru adjunct şi şef al Direcţiei Superioare Politice a Armatei, după ce primise gradul de general-maior. Cu acelaşi prilej, au primit acelaşi grad şi au fost încadraţi în armată Leontin Sălăjan şi William Suder, ca adjuncţi de ministru, primul în funcţia de şef al Marelui Stat Major, iar al doilea în cea de şef al Spatelui Armatei. Schimbarea de cadre la vârful armatei a nemulţumit o serie de generali, tot dintre cadrele partidului care au primit alte funcţii pe linie civilă. Între aceştia s-a aflat şi Valter Roman care, considerându-se nedreptăţit, s-a adresat, la 21 noiembrie 1950, printr-o scrisoare lui Gheorghe Gheorgiu-Dej, arătând că nu se ştia vinovat "cu ceva". Nemulţumirea sa creştea în contextul în care "partidul a trimis şi trimite în armată tovarăşi fără experienţă şi cunoştinţe militare, dar devotaţi". La fel de nedumerită era şi familia sa, semnificativă în acest sens fiind şi reacţia fiului său, "micul Petrişor", de patru ani, care l-a întrebat; "Tăticule, de ce ai fost dat afară din Statul Major? "Grav afectat, Valter Roman ruga să i se facă cunoscute "motivele măsurii" şi să i se dea posibilitatea, dacă va fi cazul, să dea toate lămuririle necesare privind trecutul său pentru face să dispară atmosfera încărcată ce dăuna atât partidului cât şi sie-şi personal. Analizei atente a conducătorilor de atunci ai României, în special a Direcţiei Securităţii, nu le-a scăpat nici comportarea membrilor fostelor partide politice, care deşi nu mai desfăşurau o activitate propriu-zisă se manifestau ca fiind "ostili regimului". În condiţiile în care era cunoscut că majoritate a opozanţilor partidului erau deja anihilaţi, Ana Pauker a ridicat, la 11 februarie 1950, în Consiliul de Miniştri, problema acuzaţiilor aduse de anglo-americani în legătură cu nerespectarea drepturilor omului, propunând ca Guvernul român să respingă categoric demersurile celor două state în acest sens. Aceasta cu toate că se ştia foarte bine care erau efectele luptei de clasă şi chinurile la care erau supuşi în închisori mii de oameni nevinovaţi. O situaţie deosebit de grea aveau şi cei care nu erau încă închişi, dar sufereau consecinţele luptei de clasă, îndeosebi cei cu o situaţie materială bună, realizată prin muncă, cât şi cei care mai dispuneau de o anumită avere în urma reformei agrare din 1945 şi a naţionalizării din 1948. Cu precădere aceştia din urmă au fost urmăriţi, prigoniţi, dislocaţi de la casele lor, deşi cei mai mulţi nu săvârşiseră acte contra regimului şi statului. La fel de gravă a fost şi situaţia celor ce nu dispuneau de averea acestora, dar au fost incluşi în mod greşit în categoria chiaburilor şi burghezilor suferind, pe nemeritat, măsurile represive ale regimului. Reliefând situaţia poporului român în anul 1950, volumul prezintă şi starea de spirit anticomunistă datorată abuzurilor (bătăi, arestări, confiscări de produse agricole etc.) petrecute în acţiunea de strângere a cotelor de colectare, care au dus la ciocniri între ţărani şi cei însărcinaţi să aplice respectivele legi şi instrucţiuni. Într-o formă sau alta reacţia de respingere din partea populaţiei a colectărilor a căpătat un caracter de masă. Alături de activitatea economică propriu-zisă desfăşurată la canalul Dunărea - Marea Neagră o atenţie deosebită s-a acordat pregătirii politico-ideologice a celor puşi să lucreze în condiţii extrem de grele. "Noi - preciza la 22 martie 1950 Gheorghe Gheorghiu-Dej cu prilejul instructajului făcut brigăzii de partid care urma să se deplaseze în zonă - nu facem numai un Canal. Acolo trebuie să construim odată cu Canalul şi omul pregătit din punct de vedere politic, să iese agitatori, propagandişti buni, să iese organizatori buni, să iese oameni cu pregătire profesională, cu calificare tehnică înaltă. Acolo noi experimentăm tot ce vreţi şi în materie de organizare, a construcţiilor lucrărilor de proporţii şi a normelor şi întrecerilor. Este un laborator, care timp de 4-5 ani cât o să dureze munca la Canal trebuie să ne dea după un plan anumit un număr de oameni calificaţi, disciplinaţi, cu nivel de conştiinţă ridicată, cu nivel politic, cu experienţă de organizare, conducători de şantiere". Dacă prin prisma conducerii politice, munca de la Canal era firească, realitatea de pe "magistrala morţii", a fost cu totul alta, acolo fiind puşi să muncească, în condiţii extrem de grele, mii de români din care foarte mulţi şi-a pierdut viaţa pentru împlinirea aspiraţiilor megalomanice ale celor care nu-i reprezentau. Semnificativă în acest sens este drama condamnaţilor politici, mulţi fără vină, care au fost maltrataţi şi batjocuriţi la Canal, precum şi a celor consideraţi duşmani ai regimului şi poporului.

În afara folosirii acestora la Canal, ca urmare a rezistenţei tot mai active a "elementelor duşmănoase" şi a faptului că acestea "încearcă încontinu să saboteze în mod organizat măsurile guvernului şi partidului îndreptate spre întărirea dictaturii proletariatului şi construirea cu succes a socialismului" în primăvara anului 1950 au fost înfiinţate unităţi de muncă şi a fost instituit domiciliul obligatoriu pentru "a uşura supravegherea şi activitatea elementelor duşmănoase şi străine de clasa muncitoare".

[5] ***Vulcanii Noroioși:*** *"Dacă nu știți și n-ați văzut, să vă spun eu că acolo și-a așternut necuratul cazanele cu smoală clocotită, pe sub pământ gâlgâie și fierbe glodul noroios, mai rece decât ghiața, mai negru decât ceața; apoi pe guri căscate, prin tot ocolul acelei văi, fără de scursoare, țâsnește tina în sus, când de-o șchioapă, când de-un stânjen, și mai mult, la fiecare gură împrejur, s-a durat mușuroi și bale cătrănite, pe care ucigă-l toaca, le scuipă. Din văgăune se scurg năclăite, de-a lungul*

masivelor, se adună în nămol, se usucă de vânt, se crapă de soare, și jilava pe care ne se prinde, Doamne-ferește, nici troscot, nici ciulini." (Alexandru Odobescu - Pseudokinegetikos)

[6] ***Cârnații de Pleșcoi:*** *Legenda spune că în zona dintre dealuri şi vadul Buzăului îşi făcuse tabără o ceată de haiduci. Ei prindeau oile bogaţilor munteni când veneau la târg în Buzău şi ca să nu-i prindă potera cu prada vie, o făceau pastramă şi cârnaţi. Astăzi, haiducii nu mai sunt, dar metoda pregătirii cârnaţilor de Pleşcoi a fost preluată de săteni. Aceştia au descoperit că oile lor au o carne cu gust special: puţin sărată şi mai suculentă. Dealurile subcarpatice buzoiene au în subsol zăcăminte de sare, iar în urma evaporării, se depun cristale fine de sare pe firele de iarbă. De aceea, carnea oilor din această zonă capătă astfel o savoare deosebită, iar produsele un gust nemaiîntâlnit. Reţeta originală a cârnaţilor de Pleşcoi Ingrediente: carne de oaie, usturoi, ardei iute, cimbru, maţ subţire de oaie. Preparare: În mod normal, cârnatul de Pleşcoi se pregăteşte numai din carne de oaie, dar în cazul în care aceasta este prea grasă, adică are mai mult seu, compoziţia se drege cu carne de vită, însă fără a fi depăşită proporţia de 2:1.După ce carnea de oaie este curăţată de pe oase, într-un ceaun se fierb oasele şi cu zeama rezultată, călduţă, se frământă carnea tocată cu usturoi, arde iute şi cimbru. Compoziţia se lasă să stea 1-2 ore, după care se face o ultimă verificare a gustului. În acest moment se decide dacă se mai adaugă usturoi, ardei iute sau cimbru (este ideal să fie folosit ardei iute roşu). Cu această compoziţie vor fi umplute intestinele de oaie. Cârnaţii vor fi apoi uscaţi şi afumaţi, ei putând fi serviţi atât cruzi, cât şi prăjiţi.*

[7] ***Şcoala "Nicu Constantinescu" Buzău*** *a fost înfiinţată în anul şcolar 1888/1889 ca Şcoala primară nr.4 de băieţi. Între anii 1885 și 1888, când a fost terminată construcţia localului şcolii, aceasta a funcţionat în case particulare. Cea mai veche arhivă a şcolii până în anul 1944 cuprindea documentele din anii 1892-1893. Întreaga arhivă a fost evacuată în 1944 la Măgura, când nemţii au incendiat şcoala. Arhiva a ars împreună cu celelalte documente. În 1940, la 10 noiembrie, localul a fost deteriorat de către cutremur şi, ulterior, reparat.*

[8] ***Lista cu profesorii:*** *Pâslaru Marin – Director, Codreanu Virgil - Director Adjunct, Mihai Adela – Secretară, Țuclescu Atanase - Prof. matematică și Diriginte, Moldoveanu Ion - Prof. limba română și latină, Petrideanu Marin - Profesor, Andronescu Lucia - Profesoară geografie, Aurelian Ana - Profesoară fizică, Goțea Ruse – Profesor atelier, Mâțu Petre – Profesor limba rusă, Frânculescu Argentina – Profesoară limba română, Iliescu Elena – Profesoară biologie, Morișcă Constantin – Profesor educație fizică.*

[9] ***Lista colegilor mei de clasă****, listă pe care am încercat s-o reconstitui după numele încrise pe tabloul general al absolvenților clasei a opta:*

Alecu Mircea, Păduraru Stelian, Popa Georgiana, Năcladă Mariana, Dumitru Ion, Colțeanu Vladimir, Stănciulescu Vasile, Cucuvea Iulia, Burlacu Pompilia, Mateescu Nicolae, Iabrașu Viorica, Apostol Cornelia, Nedelcu Iulian, Panov Maria, Vârlan Doru, Radu Vasile, Ilie Ion, Mâțu Stela, Jivu Anica, Dumitrescu Silvia, Donțu Ștefan, Ionescu Emilia, Frone Constantin, Moise Ion, Miron Gabriela, Grosu Sergiu, Buzea Cornelia, Vlăsceanu Ana, Podeanu Mioara, Pânzaru Florin, Cornovac Ion, Georgescu Gabriel, Lupu Eugenia, Drăghici Mihai, Donțu Gheorghe, Motoc Gheorghe, Stan Monica, Iordache Gheorghe

[10] ***Colegiul Național "B.P.Hasdeu"*** *este o instituție de învățământ din municipiul* ***Buzău****. El a luat ființă în anul 1867, clădirea fiind construită pe un teren care a aparținut* ***mânăstirii Banului****, și a purtat inițial numele de Gimnaziul Tudor Vladimirescu până în anul 1875, când a primit numele de Alexandru Hâjdeu. Din anul 1932 el primește numele "Bogdan Petriceicu Hașdeu", azi, Colegiul Național "B. P. Hasdeu".*

[11] ***Aveam peste 30 de colegi de clasă:***

Aldea N.Iuliu Oto	*Moinescu A. Sandu*	*Botoşeneanu Şt. Mircea*
Moise N. Ion	*Burlacu A. Ion*	*Moraru C. Vasile*
Dedu Gh. Ion	*Muşetoiu Şt. Paul*	*Donţu M. Gheorghe*
Nicolae A. Horia	*Donţu M. Ştefan*	*Oprea T. Constantin*
Dobrescu C. Virgil	*Paraschiv Şt. Constantin*	*Dumitrache I. Stelian*
Podeanu N. Mioara	*Enache Şt. Dumitru*	*Popa S. Eugenia*
Filipache V. Octavian	*Radu C. Andrei*	*Ghioca M. Gheorghe*

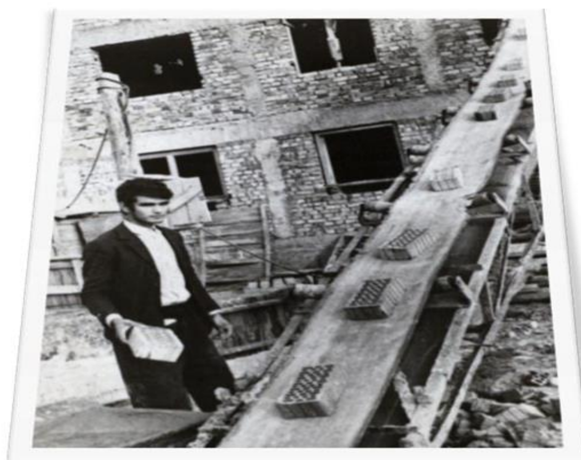
Ghioca N. Ştefan	*Radu V. Valentina*	*Traşcu G. Gheorghe*
Halimgă I. Marcel	*Trifan C. Maria*	*Ionescu V. Mihai*
Tudorancea C. Gabriela	*Matei I. Dragoş*	*Vârlan E. Doru*
Matei V. Ilie	*Vremerea A. Horia*	*Mincu E. Traian*
Vioreanu V. Gheorghe	*Minea S. Constantin*	*Zaharia D. Maria*

Capitolul 3

Pe șantier

După absolvirea Colegiului Național "B.P.Hasdeu" din Buzău, conform deciziei mele de atunci, am dat examen de admitere în prima sesiune la Institutul Politehnic București - Facultatea de automatică; rezultatul a fost că ... am picat cu succes (faptul că erau doar câteva sutimi diferență între media mea la examenul de admitere și cea a celor intrați, acum, are mai puțină importanță; poate “destinul” mă chema în altă parte) !

Și nu a fost tocmai rău, pentru că părinții mei, drept recompensă, m-au trimis să mă “odihnesc” pe litoral la Marea Neagră, cu un bilet pentru un sejur de două săptămâni (în luna septembrie) obținut în condițiile vremii de la sindicatul petroliștilor. Aceasta era prima mea plecare de acasă (după aceea făcută la București, pentru admiterea la Politehnică, când am fost însoțit în ascuns de către prietena mea de atunci Mariana Tomescu și când am locuit la "Nord Hotel"...), așa că am avut realmente de învățat multe lucruri prin exercițiu personal.



Doru Vârlan, muncitor necalificat pe șantier la Berca, județul Buzău

După întoarcerea din stațiunea maritimă, în așteptarea unei soluții mai bune pentru viitor, neacceptând să stau acasă pe banii părinților, mi-am găsit de lucru (ca muncitor necalificat) pe un șantier în comuna natală Berca. Între timp, în urma unor discuții avute de către părinții mei cu un unchi (Dumitru Vârlan) care era inginer într-o intreprindere din Târgoviște, am decis să plec la muncă în această localitate .

Târgoviște

Am ajuns la Târgoviște... unde, pentru scurt timp, am locuit în oraș, găzduit în apartamentul unchiului meu de pe strada Armoniei. Nu peste mult timp, sâmbătă 2 octombrie 1971, am fost “încadrat” la “Intreprinderea ateliere și transporturi” Viforâta, Aleea Sinaia 31 C, (județul Dâmbovița) ca muncitor necalificat categoria I-a, cu contract de muncă și-un salariu de … 4,55lei/oră ! Această intreprindere deservea industria

petrolieră din zonă, iar în atelierul unde lucram eu se reparau motoare Diesel folosite în acest sector de activitate. Îmi amintesc că toată ziua, timp de opt ore, demontam motoare și spălam piesele demontate și, înainte de remontarea pieselor la locul potrivit, aveam o activitate pur uman-mecanică - "băteam cu-n ciocan la supape" până ce acestea se așezau perfect pe locașul lor…

Ulterior intreprinderea s-a reorganizat și a devenit "Baza de ateliere și transporturi". Eu am fost avansat la categoria II-a necalificat (la 1 ianuarie 1972), salariul mi-a crescut la 5lei/oră, iar eu locuiam la Căminul de nefamiliști…bloc no.1 Schela Târgoviște. Ziua de marți 1 februarie 1972 mi-a adus o nouă bucurie muncitorească, eram promovat în categorie superioară - a 3-a - cu un salariu de 5,45lei/oră! Motivația promovării? - …având în vedere că lucrările executate în mod current se încadrează în categoria a 3-a a lucrărilor necalificate. Povestea mea la Târgoviște s-a încheiat joi 11 mai 1972, când am revenit acasă la Pleșcoi, spre dezamăgirea unchiului meu care mă vedea "crescând" asemenea lui de la muncitor la inginer. Nota de lichidare no.2380/10 mai 1972 era penultimul document oficial al meu în relație cu angajatorul meu din Târgoviște, înainte de închiderea Carnetului de muncă. În luna iunie urma să plec în armată.

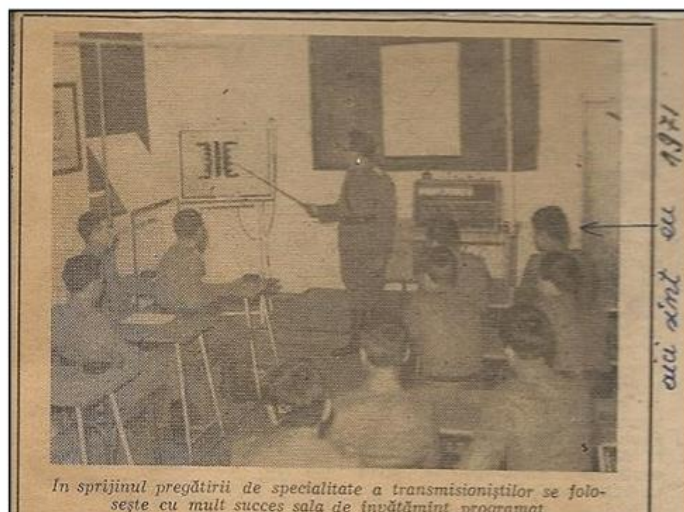
Oștean sub arme



Doru Vârlan, soldat la U.M. o1656, București

În luna iunie a anului 1970 am fost "luat" la armată, pentru a-mi satisface stagiul militar (așa se spunea pe atunci ...). Împreună cu vărul meu Vârlan Gheorghe (George) am ajuns la UM o1656 (transmisiuni) din București, sector 5, situată pe șoseaua București - Magurele, la numărul 33. Deși acum când mă uit la fotografiile făcute în acea perioadă am impresia că arătam precum bravul soldat Švejk în Războiul Mondial, subnutrit și necăjit de trăirile curente, adevărul este altul. Unitatea militară respectivă era specializată în transmisiuni militare, iar într-o unitate de transmisiuni "lumea" este mai selectă și-n general mai citită, altfel n-ai face față tehnicii din

exploatare... Apoi, probabil plecând de la numele nostru comun: Vârlan și bănuind că suntem frați (era o regulă pe-atunci ca frații să nu fie despărțiți pe perioada cătăniei...), am fost repartizat în aceeași Companie cu vărul meu George. Perioada de instrucție a trecut destul de repede, am depus obligatoriul jurământ militar (legământul față de Patrie!) - *"e plăcut și frumos să mori pentru patrie"* (a zis Horațiu în „Ode", III, 2, 13, ca un îndemn adresat tineretului de a urma pildele de vitejie ale străbunilor - chiar așa !?) și am început o perioadă de intensă instruire teoretică și practică ... pentru a ajunge radiotelegrafist de clasă.



In sprijinul pregătirii de specialitate a transmisioniştilor se foloseşte cu mult succes sala de învăţămînt programat

Ore în șir, în sala de instrucție, recepționam în cască alfabetul Morse transmis de la catedră prin fir către noi pentru a învăța codul, respectiv (literele și cifrele), apoi pentru a ne îmbunătăți viteza de transmisie și recepție a grupelor de semne care ascundeau sub ele, cifrat, mesajul comunicat. Plăcut, util, interesant, la căldurică - iarna, la răcoare – vara, cu pauze, cu glume. Ușurel și pe neobservate noi ne-am instruit la modul cel mai serios, am ajuns (majoritatea dintre noi) radiotelegrafiști de clasă, a trecut timpul și iată-ne în "ciclul doi" – nu mai eram "pifani" - eram déjà "veterani".

Tov. VIRLAN DORU
(numele, prenumele şi iniţiala)
SE CONFIRMĂ CA
RADIO - TELEGRAFIST
(specialitatea)
DE CLASĂ DIN
FORŢELE ARMATE ALE R.S.R.

Loc pentru fotografie

Semnătura comandantului de unitate, care a eliberat certificatul
COLONEL
Seria ...... Nr. 04

1. Darea probelor pentru obţinerea calificării de clasă

Data ţinerii examenului	Calificarea acordată	Nr. şi data ord. pe unit.	Semnătura cd-tului unităţii
24-25.05.71	cl. a III-a	127/02.06.71	COLONEL

Uşurel şi pe neobservate noi ne-am instruit la modul cel mai serios, am ajuns (majoritatea dintre noi) radiotelegrafişti de clasă, a trecut timpul şi iată-ne în "ciclul doi" – nu mai eram "pifani" - eram déjà "veterani".



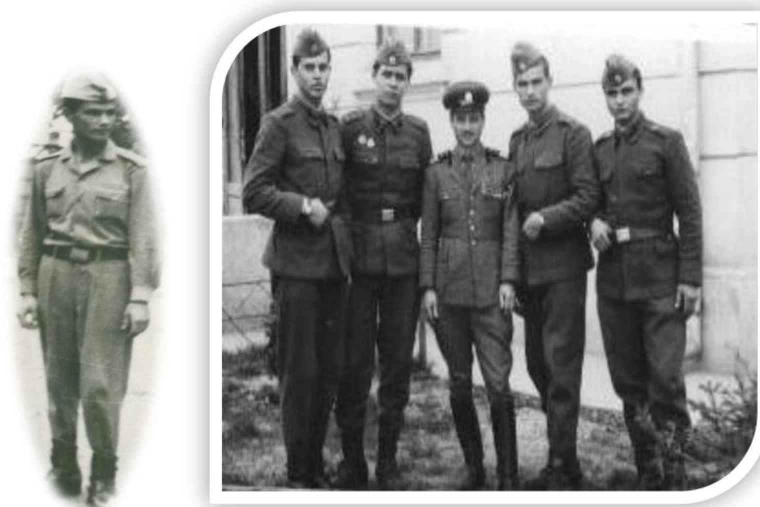
Împreună cu vărul George am fost repartizat pe o stație de radiocomunicații performantă (R – 118), de proveniență sovietică; împreună cu un subofițer (plutonierul Zlate - un tip scund, slab, bețiv, curvar și …miere de om), cu un caporal (asta-n ciclul întâi, pentru că apoi caporalul a fost, inițial … George, iar eu am fost “avansat” ulterior) și un șofer (având cam aceleași “calități” ca și subofițerul) constituiam echipajul stației de radio.





În această formulă am luat parte la mai multe aplicații militare (în zona Târgu Jiu, Târgoviște, Roman etc.), care mi-au lărgit în mod substanțial orizontul de

cunoaştere a geografiei patriei pe care tocmai mă instruiam s-o apăr de duşmanul din afară. Pe parcursul stagiului militar am trimis o serie de articole, de corespondenţe către presa militară a vremii, dintre care o parte au fost chiar publicate, iar eu am fost remunerat corespunzător pentru efortul meu jurnalistic, *în imagine: copia câtorva dintre mandatele poştale prin care mi se trimitea suma de bani aferentă colaborării mele, cum și un fragment dintr-un articol, recuperate dintr-un mic dezastru în arhiva personală*)… Nu este de neglijat faptul că-n timpul cătăniei mele la margine de București am fost (pe bune) și polisportiv cu acte-n regulă, am învățat să schiez …pe terenul de fotbal acoperit cu zăpadă al unității militare, scriam articole care se publicau în presa militară a vremii ş.a.m.d.



Câteva imagini din vremea stagiului militar

Avizul medicului

Data ....

Medic ....

NOTĂ:
1. Participantul va cere arbitrului de concurs sau secretarului comisiei de organizare a competiției să treacă în carnet normele obținute.
2. Numărul carnetului va corespunde cu numărul din caietul de evidență.

ONIUNEA DE CULTURĂ FIZICĂ ŞI SPORT
DIN R. P. R.

CONCURSUL
pentru Insigna de Polisportiv

Carnet de participant nr. 96

Gradul II

VÎRLAN DORU
(numele şi prenumele)

Data naşterii: 27.07.1950

Asoc. sportivă: MFA

„Grafica nouă" c. 787

Nr. crt.		PROBA	Rezultate obținute	Data	Arbitru
1		Gimnastica de înviorare	Ba	13.02.70	
2		Cros m 3000	12'08"	07.04.71	
3		Flotări			
		Cățărări	Ba	06.01.71	
		Tracțiuni			
4	TRIATLON	Alergare de viteză m 100	12"1	31.03.71	
		Lungime			
		Greutate kg 7,253	8,3m	20.01.71	
		Tir 5 focuri	bine	28.01.71	
5	TURISM	Pe jos Ex 2	1'55"	10.02.71	
		Cicloturism			
		Mototurism			
6		Înot m			
	SCHI	Slalom m			
		Fond m			
		Ciclism 1000 m			

PREŞEDINTELE ASOCIAȚIEI,

Nu este de neglijat faptul că-n timpul cătăniei mele la margine de București am fos(pe bune) și polisportiv cu acte-n regulă, am învățat să schiez …pe terenul de fotbal acoperit cu zăpadă al unității militare.

Ca o paranteză, mi-aduc aminte că prima dată-n viața mea m-am îmbătat “praștie” în această unitate militară, când am obținut primul bilet de voie-n oraș; ceea ce mai știu este că undeva pe șoseaua Alexandria (din București), nu prea departe de

unitate, am băut într-o cârciumă a vremii ceva… rom, probabil că m-am amețit binișor, nu prea știu cum m-am întors, dar este cert că, în formație la apelul de seară, am picat lat, colegii m-au dus în dormitorul comun și … nu mai știu ce-oi fi făcut! Adevărul este că eu nu beau decât rar și cu, eventual, motiv serios, așa a fost din totdeauna, acum a fost … prima excepție-n viața mea.

La un moment dat, în timpul stagiului militar, am observat un anunț în presa militară prin care se aducea la cunoștință că se fac înscrieri pentru a participa la examenul de admitere organizat de către Școala militară de ofițeri de aviație „Aurel Vlaicu”. Cum visul meu era, totuși, să ajung aviator, m-am înscris imediat și am intrat în procedura de selecție. Din păcate am fost respins la vizita medicală, de către psihiatru, care de altfel era un tip simpatic; acesta a constatat că … am lipsă de calciu…când m-a atins în zonele specifice acestui control medical cu un ciocănel din cauciuc … mi-a tremurat buza - concluzia fără comentarii: lipsă de calciu! Probabil că o fi fost vreo lipsă de calciu dacă privim atent la fotografiile mele din acea perioadă: eram cam uscat și rahitic la prima vedere! N-a fost să fiu aviator militar (pilot de vânătoare etc.), altfel aș fi ajuns…, cu vreun an mai devreme, cu toate consecințele profesionale corespunzătoare funcției și gradului. Se pare că destinul meu era-n aviația civilă, eu visasem să brăzdez cerul Planetei ca aviator civil, mai cu folos decât cerul României, deși nu mă pot plânge nici de acest lucru.

Ușurel și destul de plăcut timpul a trecut și, pe neobservate a sosit vremea plecării acasă, am primit cu multă bucurie anunțul că-n curând ne vom “libera”. S-a întâmplat totul conform regulilor de atunci: ni s-a permis să solicităm părinților să ne trimită haine civile, acestea au sosit rapid cu poșta română, noi, pe aleile unității militare cântam / strigam mai des “hai liberare!” decât cântece ostășești. Am primit biletele de drum, ne-am îmbrăcat în “civil” - eram pestriți ca dracu prin comparație cu uniformitatea anterioară a ținutei militare - am pornit, unii chiuind mai abitir decât alții, către Gara de nord din București, umplând cu trupurile noastre vânjoase, bărbați de-acum, vagoanele C.F.R. ce ne-au transportat care-n-ce-punct-cardinal avea domiciliul. Recunosc că mi-ar fi plăcut să-mi mai revăd, periodic, colegii de cătănie, așa cum se face-ntre colegii de școală, dar n-a fost să fie. Armata (ca militar în termen…) a fost o reală experiență de viață! Eu nu m-am simțit frustat, așa cum se-ntâmpla cu mulți alții; mi-amintesc, am avut un coleg din Sibiu, Mitrea îl chema, pentru care cătănia a fost un calvar, așa cum aveam să văd ceva mai târziu, în Școala de aviație, că mediul riguros militar a fost terorizant pentru colegul elev-pilot Szekula Iosif, azi acesta fiind, mult prea departe de România natală, cetățean american cu acte-n regulă și domiciliul la New York. După liberare am mers acasă. A urmat o perioadă de odihnă și pregătire pentru un nou examen de admitere la Școala de aviație; apăruse deja în presa locală anunțul referitor la organizarea examenului de admitere.

Alunecând prin timp

...Imaginează-ți ca ești o moleculă de apă în vastul ocean. Te afli într-un singur loc din acel ocean și, dacă nimic dramatic nu se petrece, vei rămâne acolo. Nu simți restul oceanului și nimic altceva. Dar apoi vine valul. Energia lui te ridică și brusc prinzi viață.

Simți sensul ascendent al vieții, schimbarea, euforia de a relaționa cu lumea din jurul tău în felurite moduri noi. Trăiești un sentiment de noutate, de devenire. Apoi valul ajunge la un maxim, trece, și tu te așezi într-un spațiu dintre vieți. Valul se mișcă rapid, iar tu te deplasezi încet… Dar, uneori, mai vine câte un val mare. Când acel val te ridică la viață, experimentezi o călătorie mult mai sălbatecă. În această viață ești călător și erudit. Înveți lucruri care îți schimbă ființa, iar la sfârșitul acestei vieți te vei găsi mutat mult mai departe. Din când în când vine câte un val imens care te ridică și mai mult și devii o parte a culmii sale. Te poartă mai departe decât ar fi făcut-o o mie de valuri mici. În această viață ești un soldat ce a fost luat de acasă și apoi aruncat în haosul necontrolat și greu de înțeles al unei lumi nebune...

Trecem prin viață precum un izvor cristalin ce își murmură neîncetat pulsul lui în drumul prin marea aventură, avem un singur sens, un traseu pe care ni-l stabilim pe parcursul inițierii noastre și o destinație prestabilită. Ne maturizam *alunecând prin timp* și conturăm cu fiecare clipă trăită conținutul conceptelor noastre ce își reflectă valoarea prin tot ce întreținem în noi și în jurul nostru. Tot ce ne atinge și tot ce ne înconjoară își lasă amprenta în ființa noastră, conturând în timp individualitatea noastră. Uneori ne îmbogățim conținutul și forța, acceptând alături în călătoria noastră și alte izvoare ce au un curs comun și se intersectează cu destinul nostru. În unele momente de viață ne împletim cursul cu al acelora pe care îi iubim și ne iubesc, astfel devenim o forță cu *un drum comun numit viață*. Împreună avem șansa de a învăța să întreținem prin noi frumosul, căutând în permanență să iubim fără să impunem ceva în schimb, să identificăm iubirea-n tot ce se află în jurul nostru și să îi inspirăm în noi profunzimea, *să evoluăm unii prin alții* și să fim capabili să conștientizăm, contemplând, măreția priveliștilor sculptate pe marginile albiilor noastre….

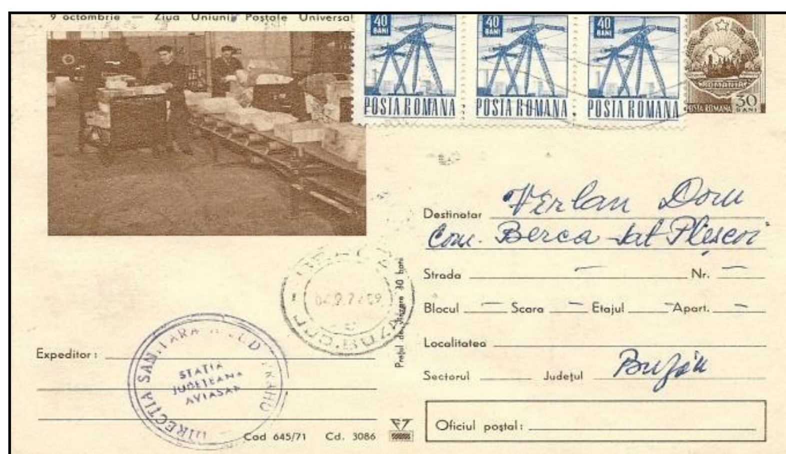
…. Atunci când conținutul ființei noastre se ”revarsă” datorită poverilor ce ne depășesc albiile sufletului…important e *să credem în forța pe care o deținem*, să conștientizăm puterea spiritului nostru pentru a regăsi credința-n noi și a ne reveni la cursul normal, să căutăm în permanență să nu ne abatem din drumul nostru și să ajungem *să ne împlinim misiunea*, indiferent câte abisuri ale vieții caută să ne capteze și să ne sacrifice …..chiar dacă întâlnim stânci ce par de neclintit, chiar dacă arșita ne vlăguiește și deșertul vieții caută să ne mistuie existența …trebuie să învățăm să ne revenim prin orice metodă de evoluție posibilă și să redăm izvorului din noi puterea de a își împlini destinul.

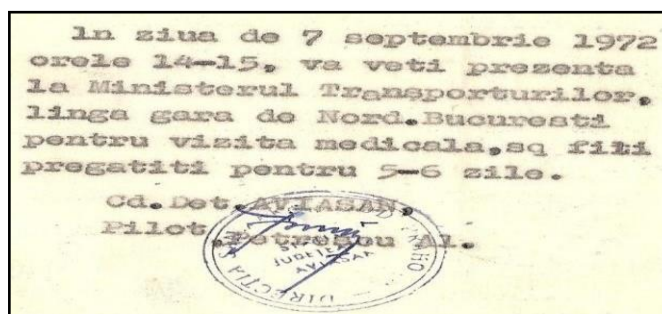
Capitolul 4

Școala Superioară de Aeronautică Civilă[1]

În anul 1972 s-a organizat examen de admitere la Școala superioară de aeronautică civilă (S.S.A.C.) pentru a doua serie de piloţi din istoria instituției.

În vara anului 1969 absolvisem liceul teoretic de 4 ani. Acum, ferm *hotărât să devin ... aviator* … după ce mi-am luat diploma de bacalaureat și restul actelor necesare, m-am prezentat la Comisariatul Militar Buzău, de pe strada Bistriței nr.45, prin care se făceau înscrierile la S.S.A.C. Mi-am depus dosarul și mi s-a spus să aștept, că mi se va comunica acasă unde și când să mă prezint la examenul de admitere. Aflasem că se fac verificări serioase de dosar (de către Securitate) - ceea ce s-a și întâmplat în scurt timp, dar bănuiam că nu am probleme. Totul era un mare secret, amănuntele despre Școală nu se făceau publice și faptul că totul era controlat de armată, prin comisariatul militar, mi s-a părut ciudat, dar în vremurile acelea "ciudat" era ceva normal… Nu mi-a ars de distracții în vara aceea, când vedeam cum trece perioada admiterii în facultăți, iar eu mă iroseam stând, așteptând și neauzind nimic de la Comisariat ori de la S.S.A.C.





In ziua de 7 septembrie 1972
orele 14-15, va veti prezenta
la Ministerul Transporturilor,
linga gara de Nord.Bucuresti
pentru vizita medicala,sa fiti
pregatiti pentru 5-6 zile.
Cd.Det.AVIASAN,
Pilot Petrescu Al.

În sfârșit… am primit înștiințarea să mă prezint pentru examenul de admitere la București într-o clădire a Ministerului Transporturilor de pe lângă Gara de Nord la o dată mult după admiterea la facultăți.

Atmosfera mi-a devenit cu timpul familiară și asta mi-a uşurat mult din presiunea examenului și, poate de aceea, am ajuns pe Lista cu cei admişi pe pozitia 17. În zilele de examen ne adunam în fața unei clădiri pe Calea Griviței și, deși grupurile se formau mai mult pe criterii geografice, am început să ne cunoaştem, să vorbim între noi.

Atunci am aflat că majoritatea viitorilor mei colegi nu aveau nici o experiență de zbor și mulți nu fuseseră niciodată în apropierea unui avion ... adevărat. Cred că, totuși, am avut emoții mai mari când am fost programat la Comisia Medicală din strada Ceasornicului, lângă lacul Herăstrău. Dar am trecut cu bine și de asta ! Am fost plăcut surprins când am aflat că, după vizita medicală, din toată țara am ramas doar 300 de candidați concurând pentru 90 de locuri. Examenul teoretic a constat în probe scrise la matematică şi fizică. În urma acestui examen au fost în final admişi în Şcoală un număr de 66 de elevi-piloţi.

\- 2 -

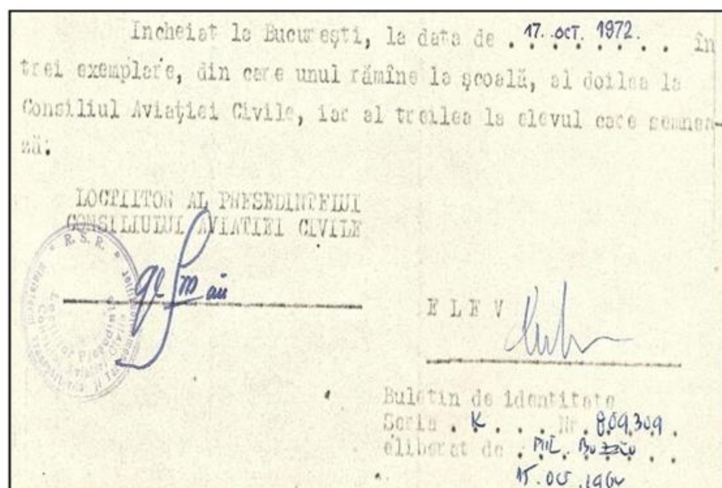
33.- [illegible] G. Sorin 6,45
34.- Luca A. Vasile 6,33
35.- Stănescu E. Florin 6,25
36.- Purcel I. Ovidiu 6,20
37.- [illegible] I. Mihai 6,16
38.- [illegible] I.D. Eugen 6,16
39.- Secașiu I. Ioan 6,08
40.- [illegible] G. Mihail 6,04
41.- Perdea G. Petru 6,00
42.- Bogza C. Titi 5,95
43.- Ciucă Octavian 5,95
44.- [illegible] F. Gabriel 5,95
45.- Dima Al. Petrică 5,95
46.- Pota I. St. Ioan 5,91
47.- Popescu I. Petre 5,87
48.- Corbescu I. Ovidiu 5,87
49.- Tănase I. Andrei 5,70
50.- Iacob N. Costel 5,66
51.- Panțiru C. Dan 5,62
52.- [illegible] St. Florică 5,62
53.- Marin A. Sorin 5,50
54.- [illegible] I. Vasile 5,50
55.- Teodorescu S. Mihai Dan 5,41
56.- Popa A. Gheorghe 5,37
57.- Ungur V. Victor 5,29
58.- Petre L. Petre 5,29
59.- Stoian St. Florian 5,29
60.- Georgescu I. Florentin 5,25
61.- [illegible] A. Nicolae 5,20
62.- Popa I. Ioan 5,20
63.- Nicolae G. Sava 5,16
64.- Podar Al. Marin 5,16
65.- Dumitru D. Ion 5,04
66.- Mihalache D. Marin 5,00

———— 00o00 ————

PREȘEDINTELE COMISIEI,
Prof. Dr. Docent Ing.
[illegible] VICTOR
DIRECTOR ADJ. STUDII,

Doru Vârlan a fost admis al 17-lea pe această Lista a admișilor în S.S.A.C., cu media generală:7,29. Rezultatele finale au fost anunţate într-o sală a Ministerului Transporturilor şi Telecomunicaţiilor.

Cei admiși am semnat fiecare, la data de 17 octombrie 1972, un *Contract*[2] pe 10 ani cu Ministerul Transporturilor și Telecomunicațiilor - Consiliul Aviației Civile (C.Av.C.), reprezentat prin locțiitorul președintelui Consiliului, generalul locotenent Tâu Ion prin care eu «mă oblig să urmez cursurile Școlii...a căror durată este de trei ani, pentru a fi calificat pilot pentru aviația civilă... să-mi însușesc cunoștințele teoretice și practice necesare calificării, ...să fiu disciplinat, să am o ținută corectă, să mă pregătesc temeinic pentru a absolvi cursurile» și ei (C.Av.C.) să-mi asigure, pe toată perioada școlarizării: pregătirea teoretică și practică, cazarea, hrana și toate drepturile prevăzute de dispozițiile legale în vigoare…



Incheiat la București, la data de 17. oct. 1972. în trei exemplare, din care unul rămîne la școală, al doilea la Consiliul Aviației Civile, iar al treilea la elevul care semnează:

LOCȚIITOR AL PREȘEDINTELUI CONSILIULUI AVIAȚIEI CIVILE

E L E V

Buletin de identitate
Seria K Nr. 809.309
eliberat de Mil. Buzău
15.oct.1964

Apoi …ulterior, toți cei reușiți la admitere ne-am prezentat la sediul M.T.Tc. pentru începerea Școlii. Atunci am avut surpriza să constatăm că nu s-au mai completat și restul locurilor rămase după examen. Am fost urcați în niște autobuze galbene militare și am plecat spre Școală …despre care unii dintre noi nu știau unde este amplasată ! Am trecut pe lângă Gara de Nord, pe lângă Aeroportul Băneasa, am ieșit din București, am trecut și de Aeroportul Otopeni, mulți au început să intre la gânduri...Cei din București erau majoritari ca număr și eram convins că aveau relații mari prin aviație.Am trecut de Ploiești, de Buzău și am luat-o spre Focșani. Am făcut dreapta pe câmp pe un drum marginit de copaci, cu case tot mai rare și după ce am trecut și de Halta C.F.R. Boboc drumul părea complet pustiu.Partea asta de drum dintre haltă și Școală avea să ne rămână întipărită în memorie pentru o lungă bucată de timp pentru că mult timp după aceea am bătut-o pe jos și ziua și noaptea, și vara pe căldură și praf, și iarna pe crivăț și ger, în următorii ani de Școală. Când s-a ajuns la poarta Şcolii (găzduită în aceeaşi incintă cu Şcoala militară de ofiţeri de aviaţie, primul de pe lista candidaţilor admişi (Iordache C. Vasile) nu a vrut să intre şi ... a părăsit S.S.A.C. ... întrucât, probabil, s-a speriat la gândul vieţii riguros-cazone pe care urma să o înceapă, el fiind deja calificat tehnician reparații radio - tv. Grupul celorlalți 65 rămași să ne ducem la împlinire visul de a zbura a devenit de-acum viitoarea *Promoție 1975* (anul când urma să absolvim Școala). Nu era cazul meu, dar, odată cu sosirea în Școală … mulți dintre noi au fost puternic și neplăcut surprinși de aspectul locului, al clădirilor, al atmosferei cazone. Mulți, plecând de la visele, eventual lecturile lor, credeau că vor fi *studenți* într-o instituție modernă, gen universitate, când colo, din momentul acela, cei 65 rămași ne-am numit *elevi-piloți*. Și, pentru bieții de ei, surprizele neplăcute s-au ținut lanț. Am fost întâmpinați de *unul din elevii anului doi*, care a fost adus din vacanță mai devreme decât restul colegilor lui, și care avea un fel de funcție civilă, echivalentă cu un grad militar, ce se numea *încheietor,* și acesta era un fel de șef de clasă sau de an. Am fost conduși în clădirea care urma să ne găzduiască. O clădire, după opinia lor, urâtă și în stare deplorabilă, care fusese până de curând a soldaților în termen, cu niște încăperi uriașe ce se numeau *dormitoare*... Noi am intrat *toți 65 într-un singur dormitor comun, cu paturi cazone suprapuse* și primind niște *fișete metalice* în care trebuia să ne ținem lucrurile personale. Promoția dinaintea noastră ocupa, în aceleași condiții, două dormitoare de aceleași dimensiuni. Spălătorul era comun și fără dușuri, iar WC-urile comune erau la subsolul unei

clădiri, unde se aflau și sălile de clasă, cam departe de dormitoare... Cantina, numită *popotă*, se afla în cu totul altă parte și acolo *mâncam în ture,* dar eram serviți la masă de un personal civil și binevoitor. Cu timpul ne-am lămurit că întreaga structură a Școlii civile era copiată după structura Școlii militare cu adaptările corespunzătoare. Conducerea era militară și era compusă din ofițeri cu cariere serioase în aviație ca piloți sau personal tehnic și cu experiență îndelungată în formarea piloților. La nivelul mediu de conducere se aflau instructorii de zbor[3], dintre care unii erau tineri și doar cu experiența primului an al Școlii, dar erau și unii mai în vârstă și cu experiență mai îndelungată ca instructori prin aviația civilă. Prin toate mediile există întotdeauna și câte un exemplar care iese din peisaj... Cel care adeverește zicala că trebuie să-i dai omului o funcție ca să vezi cine este s-a dovedit cumva și aici. Instructorul Buciumeanu Nicolae a rămas de pomină pentru unii dintre noi, dacă nu chiar pentru majoritatea elevilor-piloți, acesta fiind perceput, poate în mod exagerat - după părerea mea - ca fiind : un individ agramat, ignorant, care face de rușine breasla aviatorilor și … sunt convins că nu a fost fericit niciodată-n viață (l-am citat pe unul dintre colegii mei de an, probabil cel mai neplăcut impresionat de comportamentul celui menționat). Citatul preferat, pe care-l rostea de câte ori avea ocazia, era că "armata este întuneric și putoare" și în acel mediu părea a dori să ne țină și pe noi … dacă era să ne luăm după mintea lui îngustă și contorsionată... A fost instructor de zbor la S.S.A.C., dar nu mult timp. Eram tolerați în incinta unității militare și nimeni nu era fericit. Nici militarii și nici noi "civilii", nici elevii-piloți și nici instructorii, care practic împărțeau același tip de existență, dar în condiții ceva mai bune. După un timp am ajuns să cunoaștem structura întregii unități militare, care era uriașă, o unitate militară complexă cu aerodrom cu pistă de beton pentru avioanele cu reacție zburate de militari, pistă de iarbă pentru avioanele mai mici, hangare, depozite, clădiri, stadion sportiv, platou pentru adunări, poligon și toate dotările tehnice și militare necesare unei asemenea instituții. Noi aveam acces doar la o mică parte din structura care era bine păzită de santinelele compuse din militarii în termen. Am primit niște uniforme bleumarin, cam ca cele de liceu, dar cu bonetă, pe care eram obligați să le purtăm tot timpul în incinta unității și să salutăm milităreşte... Pentru ieșiri în afara Școlii am primit mai târziu uniforme de gală bleumarin cu chipiu, cam ca cele de pilot civil. Acestea erau păstrate sub cheie în magazia Școlii și le primeam doar la plecarea din unitate. Au sosit din vacanță și elevii-piloți din anul doi, au sosit și elevii Școlii militare de ofițeri activi și am început cursurile. Am avut o experiență similară cu cea din liceu. Școala civilă era, cu toate eforturile cadrelor de conducere și ale instructorilor, o improvizație, iar personalul Școlii pe măsura încropelii. Profesori[4] "închiriați", unii pensionari, alții aduși din afara aviației și doar câțiva specialiști cu experiență și ofițeri piloți care predau și la Școala militară. Clasele erau la subsolul unde eram ținuți "ascunși" ca să nu stricăm “imaginea’’ Școlii militare, eram scoși doar pentru apel și la ore la care nu prea avea cine să ne vadă. Am fost împărțiți după modelul militar în tot felul de grupe și clase, cu tot felul de șefi aleși dintre noi sau dintre elevii-piloți din anul doi. Ni s-au repartizat sectoare de curățenie și de activitate și am început un fel de viață civilo-militară. Dimineața ne trezeam, alergam în formație, pe afară, până la spălătorul comun cu prosopul într-o mână și periuța de dinți în cealaltă, făceam sectoarele, mergeam la masă și după aceea la clase. Singura parte interesantă din curs a fost cea cu materii de specialitate predate de specialiști de clasă și limba engleză. Abia seara aveam ocazia să interacționăm cu colegii din anul doi sau cu cei din Școala militară, să ne căutăm

prietenii mai vechi și să ne facem prieteni noi. Și așa am început să aflăm cum să ne descurcăm și cum să ne facem viața mai ușoară.

Dar greutățile și mediul ostil ne-au unit și chiar dacă nu *am ajuns să fim toți 65 prieteni apropiați, am fost ca o familie mare cu un țel comun și conștienți că doar ajutându-ne reciproc putem să-l atingem*. S-a dezvoltat între noi o legătură pe care nu o găsești în multe alte medii profesionale. *"Aviația dă senzația și te-nvață să trăiești"*, cum zice un cântec specific... Eram civili, dar eram permanent un fel de prizonieri în unitatea militară, pe care puteam s-o părăsim doar cu bilet de voie, când plecam în învoire în garnizoană sau în afara garnizoanei... Am învățat destul de repede cum să ajungem și până acasă, din când în când... Bucureștenii erau mai norocoși pentru că aveau trenuri directe din Buzău !

Alternativa vieții din Școală era *orașul Buzău*[5], oraș perceput ca fiind puternic cazon. La înapoierea din învoire era un adevărat circ... În primul rând, aproape toată lumea călătorea cu "nașul". Eram așa de mulți în tren încât afacerea era bună și pentru nași și pentru noi. Când mai venea supra-controlul, nu prea avea ce să ne facă. La Halta Boboc nu oprea decât cursa locală, care mergea până-n interiorul Școlii, și câteva trenuri personale. La plecare nu aveam încotro, dar la înapoiere, ca să nu mai schimbăm trenul la Buzău, se trăgea semnalul de alarmă când ajungea acceleratul sau rapidul în dreptul Școlii și toată lumea cobora și pornea pe jos peste câmp spre Școală. Era un fel de rutină la care erau complici și santinelele căci jumătate din cei care circulau nu aveau bilet de voie și eram amestecați civili și militari, iar trenurile acelea soseau mai mult noaptea. Asta, poate, era partea amuzantă a vieții de elev-pilot în școala de la Boboc.


Pentru ieșiri în afara Școlii am primit mai târziu uniforme de gală bleumarin cu chipiu, cam ca cele de pilot civil din dotarea companiilor aeriene. În imagine: Gheorghe Udrescu (stânga) și Doru Vârlan (dreapta).

Dar au fost și multe parți mai triste. Nu aveam mai nici un fel de dotări sanitare. Eram duși cu autobuzul la baia comunală din orașul Buzău o dată pe săptămână... Alternativa era să ne spălăm cu apa rece de la lavoarele spălătorului comun. O făceam și pe asta, dar în sezonul rece era...brr! Situația era cumva de neacceptat și în disperare unii colegi scoteau robinetul de la câte un calorifer și se spălau cu apa caldă din sistemul de încălzire. Am aflat de la colegii mai mari că se putea face un duș în condiții mai "normale" contra unei șpăgi considerabile la centrala termică, la singurul duș al angajaților de acolo și am făcut-o de multe ori, dar era coadă și cu programare și de obicei noaptea... Mâncare era multă întrucât eram hrăniți la un regim alimentar de 4500 de calorii impus aviatorilor, dar calitatea lăsa mult de dorit. Activitățile extrașcolare erau foarte limitate: o sală de cinema în weekend, o sală

comună cu televizor seara, stadionul pe care alergam până uitam unde suntem ; altfel… citeam, am profitat din plin de o bibliotecă destul de bine dotată, biblioteca şcolii. Când se putea, hoinărem prin jurul Şcolii după cai verzi pe pereţi ori seminţe de floarea soarelui ori peneni sau (unii dintre noi…) până-n cătunul de lângă halta C.F.R., la moş Gheaţă … de unde se putea cumpăra ceva băutură ieftină...deh, unii… !



ŞCOALA SUPERIOARĂ DE AERONAUTICĂ CIVILĂ
VÎRLAN E DORU
S.S.A.C. Boboc
Elev
(Funcţia)
Nr. 183
DIRECTOR
Lt. Col. Ing.
(data emiterii)

VIZAT 1973	VIZAT 197......	VIZAT 197......
VIZAT 197......	VIZAT 197......	VIZAT 197......

Legitimaţia de elev-pilot al S.S.A.C.

Ca să ne îmbunătăţim existenţa … ne-am organizat propriul chioşc (butic !) şi cu permisiunea Şcolii mergeam pe rând în oraş pentru aprovizionare. Primeam toţi pachete de acasă cu tot felul de lucruri care ştiau părinţii că ne lipsesc. Radioul unui coleg a mers aproape noapte de noapte în surdină acordat pe Radio Luxembourg, care ne ţinea la curent cu muzica de prin lume (i-auzi saxu Nepoate... striga, melancolic, câte unul !) Se mai asculta şi Europa Libera, la cască şi-n secret, pentru ultimele ştiri necenzurate de Bucureşti, dar prelucrate de C.I.A…. Aveam printre colegii din anul mai mare şi din anul meu un grup pasiont de muzică şi câţiva muzicanţi, care descoperiseră că Şcoala militară are un simulator de zbor cu o instalaţie acustică decentă, cu un magnetofon Tesla. Luam benzile de magnetofon şi ne furişam noaptea cu gaşca de muzicofili şi acultam ore în şir. Erau momente plăcute când mai uitam dezamăgirile realităţii militare din jur.

Să nu uităm că-n vremurile acelea sfârşitul de săptămâna însemna de sâmbăta după amiază până duminică seara. Nu era întotdeauna timp suficient pentru mersul până acasă şi mai erau şi alte restricţii, aşa că mai ieşeam şi-n garnizoana Buzău. Atunci devenea din nou populară valiza de cătană a unui coleg din Braşov, la care apelau unii colegi pentru un spray deodorant sau after-shave (night and day you can use szecula spray ...), căci se ieşea la agăţat fete şi concurenţa era mare, timpul era scurt şi ne trebuia o victorie rapidă. Învoirile acelea erau tare scurte! În cazul meu, am încercat să menţin legătura cu prietena din liceu, dar lipsa îndelungată "înmoaie" până şi iubirile juvenile. Odată amica mea nu a apărut la întâlnirea programată, ci într-un târziu, la gară, când eu deja mă suisem în tren; acesta, trenul plecase deja din staţie, eu am vrut să cobor, mai să intru sub roţile trenului... am rămas cu cicatrice pe corp toată viaţa de la rănile căpătate. No comment !

Ne-am acomodat, am învăţat să luăm ce ni s-a oferit şi să scoatem maximum din situaţia respectivă. Am învăţat să trăim împreună şi să trecem peste individualisme. Mă gândesc cum o fi fost pentru alţi colegi care s-au trezit acum pentru prima dată într-un mediu fără nici un fel de intimitate, trăind permanent într-un spaţiu comun, deschis şi invadat în

orice clipă de oricine, fără permisiune sau avertizare. Noi am fost odată-n plus dovada că omul este o ființă socială și adaptabilă, dacă mai trebuia dovedit !

A sosit primăvara, am terminat cursurile teoretice și a venit vremea să ieșim la zbor. În timpul cât noi am stat în clasele din subsoluri, piloții instructori s-au antrenat pe avioanele [6] noi *Zlin-526F"Trener"* sosite din Cehoslovacia. Zborul nostru a început la data de duminică 15 aprilie 1973. O parte dintre instructorii noștrii locuiau în blocul din incinta Școlii de ofițeri de aviație (vestitul… la "trei măgari"). Școala noastră a avut un număr corespunzător de astfel de *avioane de antrenament*[7], noi-nouțe, aduse direct de la fabrică.



În timpul cât noi am stat în clasele din subsoluri, piloții instructori s-au antrenat pe avioanele noi Zlin-526F"Trener" sosite din Cehoslovacia.

Activitatea de bază a devenit zborul și nimic altceva nu mai conta. Toată lumea a devenit dintr-o dată mai fericită și mai zâmbăreață…. Nu prea mai vedeam frunți încruntate decât atunci când ceva nu mergea bine la zbor. În fond pentru asta venisem în Școala de aviație, să zburăm ! Am fost împărțiți în grupe de zbor compuse din câte 6-7 elevi-piloți repartizați câte unui instructor.



Instructorul meu avea să fie, vreme de doi ani de zile, domnul comandor *Gheorghe Ionescu*[8]. (*Fotografia de mai sus*: pe aerodromul Boboc, în primăvara anului 1973, în fața liniei de avioane ZLIN-526F "Trener". Grupa de instruire în zbor (din

anul I): Instructor Ionescu Gheorghe - primul din stânga, urmează-n ordine mecanicul de întreținere la sol a avionului și elevii-piloți - Frumuzache Gabriel (zis Frunzulache, cu parașuta-n spate, pentru că urma să zboare), Georgescu Marin (zis Clanță), Mihalache Marin (zis Mamalace), Pordea Petru (zis Mutu), Vârlan Doru (zis Veghează), Panțâru Dan (zis Oacă), Naidinescu Marian (în ordine, de la stânga la dreapta).



Festivitatea „deschiderii porţilor“ spre văzduh

După şase luni şi jumătate de pregătire teoretică (1 octombrie 1972 — 15 aprilie 1973) —, timp în care au acumulat cunoştinţe de aerodinamică, navigaţie aeriană, construcţia avioanelor, tehnologia materialelor de construcţie, tehnica pilotajului etc. —, elevii Şcolii superioare de aeronautică civilă Boboc au păşit într-o nouă etapă, aceea a desăvîrşirii practice a activităţii de zbor, care va dura pînă la 30 septembrie a.c.

Momentul deschiderii porţilor spre văzduh, în tovărăşia miilor de cai putere pe care vor trebui să-i struneascâ, a fost subliniat printr-o festivitate care a avut loc vineri, 20 aprilie. A fost subliniată, cu acest prilej, deosebita importanţă a transporturilor aeriene de mărfuri şi călători, a efectuării altor misiuni utilitare, precum şi răspunderea ce le revine viitorilor piloţi în pregătire. Ei trebuie să fie conştienţi că orice misiune de zbor, de la turul de pistă pînă la raidul intercontinental, reclamă de la fiecare un perfect şi permanent echilibru între elementul raţional, bazat pe deplina stăpînire a cunoştinţelor de specialitate, şi pornirile intime de entuziasm şi temeritate. Alături de instructori — Ion Dumitru, Dragomir Alexe, Ion Ioniţă, Gheorghe Uţă, Ion Ciubotaru — sau singuri la bord, ei nu trebuie să uite nici o clipă că sînt urmaşi ai celebrilor pionieri ai aripilor româneşti Vuia, Vlaicu, Coandă, Zorileanu, Bănciulescu, Pantazi, Ivanovici şi ai atîtor alţii, a căror prestigioasă tradiţie sînt chemaţi s-o continue.

Nu ne îndoim că tinerii de astăzi se vor strădui să-şi însuşească o temeinică pregătire, alăturîndu-se — prin îndrăzneală, iniţiativă şi spirit novator — efortului colectiv de ridicare generală a patriei noastre socialiste pe noi trepte ale civilizaţiei.

În încheierea festivităţii, colonel Aurel Pruia a executat un zbor demonstrativ.

Prof. ŞTEFAN MIHALCEA
metodolog principal

Festivitatea deschiderii porților spre văzduh
(articol din presa vremii)

“După șase luni şi jumătate de pregătire teoretică *(1 octombrie 1972 –15 aprilie 1973)*, timp în care au acumulat cunoştinte de aerodinamică, navigaţie aeriană, construcţia avioanelor, tehnologia materialelor de construcţie, tehnica pilotajului ș.a.m.d. elevii Şcolii superioare de aeronautică civilă Boboc au păşit într-o nouă etapă, aceea a desăvârşirii practice a activităţii de zbor, care va dura până la *30 septembrie* a.c. Momentul deschiderii porţilor spre văzduh, în tovărășia miilor de cai putere pe care vor trebui să-i strunească, a fost subliniat printr-o festivitate care a avut loc vineri, *20 aprilie*. A fost subliniată, cu acest prilej, deosebita importanţă a transporturilor aeriene de mărfuri şi călători, a efectuării altor misiuni utilitare, precum şi răspunderea ce le revine viitorilor piloţi în pregătire. Ei trebuie să fie constienţi că orice misiune de zbor, de la turul de pistă până la raidul intercontinental, reclamă de la fiecare un perfect şi permanent echilibru între elementul raţional, bazat pe deplina stăpânire a cunoştintelor de specialitate, şi pornirile intime de entuziasm şi temeritate. Alături de instructori – Ion Dumitru, Dragomir Alexe, Ion Ioniţă, Gheorghe Uţă, Ion Ciubotaru - sau singuri la bord, ei nu trebuie să uite nici o clipă că sunt urmaşi ai celebrilor pionieri ai aripilor românesti Vuia, Vlaicu, Coandă, Zorileanu, Bănciulescu, Pantazi, Ivanovici şi ai atâtor alţii, a căror prestigioasă tradiție sunt chemaţi s-o continue. Nu ne îndoim că tinerii de astăzi se vor strădui să-şi însuşească o temeinică pregătire, alăturându-se

- prin îndrăzneală, initiaţivă şi spirit novator - efortului colectiv de ridicare generală a patriei noastre socialiste pe noi trepte de civilizaţie. În încheierea festivităţii, colonel Aurel Pruia a executat un zbor demonstrativ”. (Autor: Prof. Ştefan Mihalcea, metodolog principal).

Înainte de a trece efectiv la *zborul de instruire*[9], s-au executat un număr de ore și, respectiv, exerciții de pregătire la sol. Astfel:

- Miercuri 2 mai 1973, la hangar, verificarea cunoștințelor elevului asupra motorului, avionului, instalațiilor din carlingă, cum și a regulilor de exploatare a acestora (6 ore);
- Joi 3 mai 1973, în sala de clasă, însușirea Regulamentului de zbor și a indicațiilor metodice de organizare a procesului de instruire în zbor (6 ore);
- Joi 3 & Vineri 4 mai 1973, în sala de clasă și la hangar, însușirea instrucțiunilor de executare a zborului pe avionul ZLIN-526F (8 ore);
- Sâmbătă 5 mai 1973, în sala de clasă și la aerodrom, însușirea îndatoririlor personalului de serviciu la Startul de zbor (4 ore);
- Sâmbătă 5 mai 1973, la Linia de avioane, însușirea regulamentelor practice de părăsire a avionului în timpul salturilor cu parașuta (**N.B.:** *instruirea și primul salt real cu parașuta s-au executat abia în anul 1975*, pe când deja instruirea-n zbor se făcea pe alt tip de avion - AN-2; deci... ferească Dumnezeu de-ar fi fost cazul să sărim, într-o situație deosebită, din avionul în zbor. Colegul nostru *Victor Ungur*, atunci când a avut o situație deosebită la bordul avionului ZLIN-526F*“*Trener*”*, un an mai târziu(1974), la aerodromul Focșani, la bord fiind cu instructorul său, *nu avea acest instructaj făcut... a influențat acest lucru deznodământul fatal???* Este doar o intrebare retorica!)(4 ore);
- Luni 7 mai 1973, în avion, s-a făcut antrenamentul în lucru cu agregatele din cabina avionului (5 ore);
- Luni 7 mai 1973, în sala de clasă și la avion, s-a făcut pregătirea la sol pentru executarea zborului în T.P. (turul de pistă) cu vânt lateral și de față (4 ore);
- Marți 8 mai 1973, la linia de avioane, s-a făcut antrenament în pornirea, încercarea și oprirea motorului (6 ore);
- Marți 8 mai 1973, la sala de clasă, s-a dat ... lucrare scrisă de control pentru verificarea cunoștințelor asupra pregătirii teoretice în vederea trecerii la zbor! (2 ore).

În urma fiecărei zile de pregătire la sol (așa cum acestea sunt menționate mai sus), instructorul se asigura, prin verificarea individuală a fiecărui elev-pilot, asupra nivelului de însușire a cunoștințelor necesare trecerii la activitatea de instruire în zbor, iar rezultatele se consemnau în *Carnetul individual de zbor*.

OBSERVAȚII ASUPRA ÎNSUȘIRII EXERCIȚIULUI	Calificativ	Semnătura instructorului sau a persoanei care a condus ședința
Elevul și-a însușit cursul de vedere trecerii la zbor.	Bine	

În urma fiecărei zile de pregătire la sol (așa cum acestea sunt menționate mai sus), instructorul se asigura, prin verificarea individuală a fiecărui elev-pilot, asupra nivelului de însușire a cunoștințelor necesare trecerii la activitatea de instruire în zbor, iar rezultatele se consemnau în Carnetul individual de zbor (Aici: consemnarea din Carnetul meu).

CERTIFICARE

Se certifică de noi că elevul Vîrlan Doru a efectuat în anul de pregătire 1973 pe avionul ZLIN 526F un număr de 22 ore și 42 minute cu 141 aterizări. Pentru anul de pregătire 1973 a obținut calificativul de „bine".

Comandant.

În total, am acumulat un număr de 22 ore și 42 minute de zbor, respectiv 141 de zboruri (aterizări) într-un interval de doi ani de instruire...

În sfârșit, după lungi așteptări, emoții și întrebări personale ale fiecăruia către sine însuși, în ceea ce mă privește, în ziua de *miercuri 29 Mai 1973* am făcut primul *zbor de aclimatizare* de 30 de minute, la înălțimea de 600 metri, pe avionul Zlin-526F*"*Trener*"* cu instructorul meu Ghe. Ionescu, care a fost și a rămas un om extraordinar. Să poți zbura fără emoții, să poți să te bucuri de fiecare senzație și să nu fii terorizat de persoana autoritară care este în carlingă cu tine este un lucru extraordinar. Este un merit al instructorului să creeze o asemenea atmosferă în avion și procesul de învățare a zborului devine ceva firesc și ușor. Au urmat pe rând alte și alte zboruri de instruire pe 30 și 31 mai 1973, apoi 1, 4, 5, 6, 7, 8,…27, 28, 29 iunie 1973, …2, 3, 4, 5, 6, 7, 10, 11, 12, 13, 20, 21, 24, 31 iulie 1973, 1, 2, 3, 6, 7, 8, 10, 11, 13, 14, 15, 16, 28 august 1973, 18, 21 septembrie 1973, ceea ce a însemnat, în total, un număr de 22 ore și 42 minute de zbor, respectiv 141 de zboruri (aterizări). Pentru cine este familiarizat cu această activitate (instruirea-n zbor) este evident că Programul nu a avut cursivitate, continuitate ș.a.m.d. Deh, așa erau timpurile… atunci !

Domnii elevi-piloți, acum absolvenți ai primului an de Școală de aviație au fost lăsați să plece pe la casele lor într-o nu prea lungă vacanță bine-meritată. Dar când s-au întors voioși să-nceapă anul doi...aveam să asistăm la...

NOTE EXPLICATIVE

[1] ***DECRET privind înfiinţarea Şcolii superioare de aeronautică civilă***

Consiliul de Stat al Republicii Socialiste România d e c r e t e a z ă: Art.1. - Pe data de 15 noiembrie 1971 se înfiinţează Şcoala superioară de aeronautică civilă, instituţie bugetară având personalitate juridică, cu sediul în comuna Boboc, judeţul Buzău, în subordinea Ministerului Transporturilor şi Telecomunicaţiilor. Art.2. - Şcoala superioară de aeronautică civilă pregăteşte personal de exploatare necesar aeronauticii civile, prin învăţămâmt de zi, cu durata de 2-3 ani, în specialităţile: pilot de aviaţie, navigator aerian, controlor de trafic aerian, electro-mecanic radio-locaţie de aviaţie, mecanic de întreţinere şi reparaţie la aviaţie pentru aeronavele turbopropulsoare şi turboreactoare. Nomenclatorul de meserii şi specialităţi se aprobă de Ministerul Învăţământului, la propunerea Ministerului Transporturilor şi Telecomunicaţiilor, cu consultarea Comitetului de Stat al Planificării şi a Ministerului Muncii. Planul anual de şcolarizare se stabileşte de Ministerul Transporturilor şi Telecomunicaşiilor, cu acordul Ministerului Învăţământului şi al Ministerului Muncii şi cu consultarea Comitetului de Stat al Planificării şi a Ministerului Finanţelor. Structura anului şcolar, durata lecţiilor şi sesiunile de examene se stabilesc de Ministerul Învăţământului. Programele şcolare pentru disciplinele de specialitate se elaborează de Ministerul Transporturilor şi Telecomunicaţiilor şi se aprobă de Ministerul Învăţământului.Art.3. – Admiterea în şcoala superioară de aeronautică civilă se face pe bază de concurs, organizat în condiţiile stabilite de Ministerul Transporturilor şi Telecomunicaţiilor, cu avizul Ministerului Învăţământului şi al Ministerului Forţelor Armate.La concursul de admitere se pot prezenta absolvenţi ai liceului cu diplomă de bacalaureat sau absolvenţi cu diplomă ai altor şcoli echivalente.La anumite specialităţi, care vor fi stabilite de Ministerul Transporturilor şi Telecomunicaţiilor, cu avizul Ministerului Învăţământului şi al Ministerului Muncii, candidaţii vor fi supuşi unei expertize medicale şi psihologice, eliminatorii, care va preceda concursul de admitere.Art.4. – Elevii Şcolii superioare de aeronautică civilă au următoarele drepturi:Primirea gratuită de manuale şi rechizite;Hrană gratuită la cantină, pentru personalul navigant şi pentru restul specialităşilor aeronautice civile, în limitele alocaţiilor stabilite pentru elevii şcolilor de specialitate ale Ministerului Forţelor Armate;Cazare gratuită;Uniformă şi echipament de protecţie pentru o durată de 3 ani sau proporţional cu durata mai redusă a şcolarizării pentru personalul navigant şi pentru celelalte specialităţi aeronautice civile, în limitele alocaţiilor stabilite pentru elevii şcolilor de specialitete ale Ministerului Forţelor Armate;Transportul gratuit în vacanţele şcolare de la sediul şcolii la localitatea unde domiciliază şi înapoi, cu tren de persoane de clasa a II-a, sau cu autobuze de transport public;Transportul gratuit de la sediul şcolii până la localitatea de practică şi de la locul de practică la locul de cazare în aceleaşi condiţii prevăzute la lit.e.Art.5. – Elevii admişi în şcoala superioară de aeronautică civilă vor încheia contracte prin care se obligă ca după absolvire să lucreze timp de 10 ani în cadrul unităţilor în care vor fi repartizaţi.În cazul în care înainte de expirarea acestui termen elevul sau absolventul părăseşte şcoala sau unitatea unde a fost repartizat - din motive care îi sunt imputabile -nerespectând clauzele contractuale, este obligat să restituie cheltuielile ocazionate de şcolarizarea lui, ţinându-se seama de timpul servit în producţie. Aceeaşi obligaţie de restituire a sumelor reprezentând cheltuielile de şcolarizare revine şi celor care au fost exmatriculaţi, din motive ce le sunt imputabile.Restituirea cheltuielilor se va realiza potrivit prevederilor legale.Modelul contractului tip de şcolarizare se stabileşte de Ministerul Transporturilor şi Telecomunicaţiilor, cu avizul Ministerului Muncii şi al Ministerului Învăţământului.Art.6. – Absolvenţii şcolii superioare de aeronautică civilă în specialităţile de personal navigant primesc odată cu diploma de absolvent şi brevetul corespunzător de personal navigant civil profesionist, în baza căruia vor fi angajaţi în unităţile aviaţiei civile.Absolvenţii din specialitatea controlor de trafic aerian, în baza diplomei de absolvire, vor fi angajaţi în unităţile aviaţiei civile ca personal de conducere şi dirijare a zborului.Absolvenţii în specialităţile electromecanic radio-radiolocaţie de aviaţie şi mecanic de întreţinere şi reparaţie la aviaţie pentru aeronavele turbopropulsoare şi turboreactoare, în baza diplomei de absolvire, vor fi angajaţi în unităţile de aviaţie civilă ca muncitori calificaţi. După o practică în meseria pentru care s-au calificat, stabilită prin dispoziţiile legale, se vor putea prezenta la concurs pentru ocuparea posturilor de maiştri în aceeaşi specialitate, cu condiţia ca la data concursului să fie încadraţi cel puţin în categoria a 5-a de calificare.Absolvenţii şcolii superioare de aeronautică civilă cu domiciliul în alte localităţi, care vor fi repartizaţi în municipiul Bucureşti sau în alte localităţi care potrivit Legii nr.10/1968 sunt declarate oraşe mari, li se va asigura locuinţă, având dreptul să se stabilească în Bucureşti sau în oraşele respective.Art.7. – Absolvenţii şcolii superioare de aeronautică civilă din specialitaţile personal navigant şi controlor de trafic aerian vor deveni ofiţeri de

rezervă în condiţiile dispoziţiilor legale referitoare la reglementarea îndeplinirii serviciului militar şi ale Statutului corpului ofiţerilor, după executarea, timp de 6 luni, a unui program de pregătire la sol şi în zbor, corespunzător specialităţilor, ca va fi stabilit de Ministerul Forţelor Armate, cu consultarea Ministerului Transporturilor şi Telecomunicațiilor.Art.8. – Numărul mediu scriptic de salariaşi, fondul de salarii aferent, fondurile de investiţii precum şi cheltuielile necesare organizării şi funcţionării şcolii superioare de aeronautică civilă vor fi asigurate în cadrul planului aprobat pentru Ministerul Transporturilor şi Telecomunicaţiilor pe anul 1971.Pentru anii 1972 – 1975, numărul mediu scriptic de salariaţi, fondul de salarii aferent, fondurile de investiţii precum şi cheltuielile necesare funcţionării acestei şcoli se vor asigura prin redistribuire în cadrul planurilor anuale ce se vor aproba pentru Ministerul Transporturilor şi Telecomunicaţiilor.Art.9. – Structura organizatorică şi salariile tarifare ale funcţiilor de conducere, tehnice, economice, de altă specialitate şi administrative din cadrul şcolii superioare de aeronautică civilă se stabilesc de către Ministerul Transporturilor şi Telecomunicaţiilor, prin asimilare cu salariile tarifare pentru personalul Centrului de antrenament şi perfecţionare a personalului din aeronautica civilă.Art.10. – Seriile de elevi din anii şcolari 1969/1970 şi 1970/1971, pentru aviaţia civilă, aflate în şcoala militară de ofiţeri de aviaţie, vor continua pregătirea în această şcoală, până la absolvire, potrivit prevederilor Hotărârii Consiliului de Miniştri nr.63/1965 privind pregătirea de către Ministerul Forţelor armate a unor cadre necesare flotei aeriene comerciale şi aviaţiei civile aparţinând Ministerului Transporturilor şi Telecomunicaţiilor şi flotei de pescuit oceanic, aparţinând Ministerului Agriculturii, Industriei Alimentare, silviculturii şi Apelor.Sub rezerva dispoziţiilor aleneatului 1, prevederile referitoare la aviaţia civilă din Hotărârea Consiliului de Miniştri nr.63/1965 se abrogă.

[2] *"Subsemnatul___mă oblig să urmez cursurile Şcolii ___a cărei durată este de 4 (?) ani, pentru a fi calificat pilot pentru aviaţia civilă. Pe toată durata şcolarizării, mă oblig să frecventez cu regularitate cursurile, să-mi însuşesc cunoştintele teoretice şi practice necesare calificării mele, să respect dispoziţiunile regulamentului de ordine interioară a şcolii, să fiu disciplinat, cu o ţinută corectă, să mă pregătesc temeinic pentru a absolvi cursurile şi pentru a efectua temele practice în zbor, fixate în programul şcolii şi să respect toate dispoziţiunile date de conducerea şcolii. După absolvirea şcolii, mă oblig să prestez muncă cel puţin 10 ani la oricare intreprindere din subordinea DGAC, la care voi fi repartizat şi să respect obligaţiile derivând din contractual de muncă. În cazul nerespectării obligaţiunilor prevăzute în prezentul contract, care ar avea drept urmare exmatricularea din şcoală, precum şi în cazul părăsirii şcolii înainte de absolvire, sau în cazul neprezentării la locul de muncă la care voi fi repartizat, sau a părăsirii acestuia fără aprobarea organului în drept, înaintea expirării termenului de 10 ani, mă oblig a restitui toate sumele pe care D.G.A.C. le-a cheltuit cu şcolarizarea mea. În cazul în care se va constata că nu am aptitudini, sau nu corespund din punct de vedere medical (potrivit baremurilor medicale în vigoare) pentru îndeplinirea meseriei pentru care mă pregătesc sau am fost pregătit, mă oblig a mă supune măsurilor luate de D.G.A.C. privind, fie îndepărtarea din şcoală, fie schimbarea specialităţii, fie încadrarea în altă funcţie după absolvire. D.G.A.C. se obligă să asigure elevului pe toată perioada de şcolarizare, pregătirea teoretică şi practică potrivit programelor analitice, precum şi cazarea, hrana şi toate drepturile prevăzute în dispoziţiile legale în vigoare.D.G.A.C. se obligă de asemenea să asigure absolventului, după terminarea şcolii, un loc de muncă corespunzător pregătirii şi calificării obţinute în şcoală."(Director General: General Maior C.Şendrea)*

[3] ***PRIMII INSTRUCTORI DE ZBOR** (INFORMAȚII CULESE DIN AGENDA DIRECTORULUI ŞCOLII)*

Numele şi Prenumele	*Data naşterii*
Coşereanu Ion	*3 iulie 1935*
Itu Ioan	*13 aprilie 1949*
Cangea Aurel-Stelian	*15 Noi. 1944*
Buciumeanu Nicolae	*27 mai 1935*
Uţă Gheorghe	*18 sept. 1943*
Ulici Octavian	*8 martie 1945*
Ioniţă Ion	*15 martie 1933*
Dumitru Ion	*31 ian. 1937*
Vasile Aurel	*4 noi. 1946*
Pop I. Mihai	*20 noi. 1948*
Mogoşanu Ion	*23 mai 1946*
Scutariu Ion	*9 aprilie 1946*
Preda Constantin-Florian	*5 mai 1946*

Preda D. Ion	*7 mai 1947*
Ciubotaru Gheorghe	*8 februarie 1943*
Enăchescu Titi	*-*

[4] ***LISTA CU PROFESORII (LECTORII) ŞCOLII***

CATEDRA TEHNICO-ŞTIINŢIFICĂ
LT. COL ING. IORDĂNESCU L.
CPT. ING. CHIRIAC ILIE
MR. ING. MĂRGINEANU ION
CPT. ING. FLORESCU NICOLAE
CPT. ING. STOICESCU DUMITRU
CPT. ING. DORUNGA C-TIN
MR. ING. CIOCÂRLIE GHEORGHE
MR. ING. SCEPCHIN EDGARD

PROFESORI CIVILI:
A) ÎNCADRAŢI ÎN CTS:
· CAPŞA BORIS
· SĂVULESCU BENONE
· ERMAC MIHAI
· DUMITRIU CONSTANTIN
· ARMEANU FLOREA
· TEODORESCU MARILENA
· MANOLE GETA
b) Angajaţi cu ora:
· LASCU (MATEMATICI SPECIALE)
· LAZĂR (CHIMIE)
· GHEORGHIU (FIZICA)
· RUXANDRA (ELECTRO-TEHNICA)
· DUMBRAVĂ MIHAI (CHIMIE)

CATEDRA TEHNICĂ
LT. COL. ZELENCA CORNEL
MR. ING. SASU NICOLAE
CPT. ING. STĂNESCU DUMITRU
CPT. ING. ROŞCA CONSTANTIN
MR. ING. POPESCU EMANOIL
CPT. ING. OPRICĂ FLORIAN
CPT. ING. SOCACIU ION
MR.TEH. POPESCU ION

CATEDRA TEHNICĂ
LT. COL. ZELENCA CORNEL
MR. ING. SASU NICOLAE
CPT. ING. STĂNESCU DUMITRU
CPT. ING. ROŞCA CONSTANTIN
MR. ING. POPESCU EMANOIL
CPT. ING. OPRICĂ FLORIAN
CPT. ING. SOCACIU ION
MR.TEH. POPESCU ION

CATEDRA ŞTIINŢE SOCIALE
COL. PODOLEANU EMIL
LT. COL. APETREI CONSTANTIN
LT. COL. LEONOV ALEXANDRU
LT. COL. GOLF GHEORGHE
LT. COL. ORŞA IONEL
MR. BISTREANU IOAN
MR. FRAŢILĂ MIRCEA
MR. ZAHARIA GHEORGHE
MR. PĂTRĂNOIU DUMITRU
MR. STANCIU GHEORGHE

CATEDRA TACTICĂ
MR. NILAŞ CORNEL
MR. OBREJA PETRU
MR. DUMITRICĂ SAMSON
MR. DUMITRESCU NICOLAE
BIROU PLANIFICARE ÎNVĂŢĂMÂNT:
LT. COL. CURDUMAN VASILE
CPT. CRISTACHE CAPBUN
P.C. PETRE
SEF SECŢIE ÎNVĂŢĂMÂNT:
COL. COTOROS ANATOLIE

[5] ***Istoria** scrisă a **orașului Buzău** începe odată cu cea a Țării Românești, statutul său de târg și punct de vamă fiind certificat de un document din timpul voievodului Dan al II-lea. Descoperirile arheologice din culturile Gumelnița și Monteoru arată prezența omului în regiune înaintea erei creștine. Un document din anul 376 menționează un râu cu numele Mousaios, aceasta fiind cea mai veche atestare a numelui orașului, nume pe care l-a primit de la acest râu, pe al cărui mal se află. În perioada medievală a existat și o cetate a Buzăului, despre care s-au păstrat doar câteva mențiuni în documente străine, iar târgul, menționat ca fiind deja existent la 1431, a devenit și sediu episcopal ortodox în secolul al XVI-lea. Începând cu secolul al XVII-lea, a început o perioadă în care numeroase lupte și invazii, precum și dezastre naturale (epidemii, cutremure), au condus la distrugerea și depopularea Buzăului. Orașul însă a fost mereu reconstruit, localnicii punând simbolul păsării Phoenix pe stema orașului, ca simbol al renașterii. Secolul al XIX-lea a adus o perioadă de înflorire culturală și economică a Buzăului. În această perioadă a fost construit Palatul Comunal, clădirea–simbol a orașului, care a devenit centru industrial și nod feroviar. În timpul primului război mondial, Buzăul a fost ocupat de trupe germane, mulți locuitori refugiindu-se de forțele de ocupație în satele din preajmă sau în Moldova. Dezvoltarea orașului a fost frânată temporar, dar s-a reluat după război. După cel de-al doilea război mondial, industrializarea Buzăului a fost accelerată forțat, populația sa triplându-se în mai puțin de 50 de ani. După revoluția din 1989, economia puternic industrializată a fost reașezată într-un context capitalist.*

[6] ***Avionul ZLIN-526F.** Zlin este o familie de aeronave care s-a bazat pe o aeronavă de formare, Z-26. Originalul a fost conceput în anul 1940 de către Societatea cehoslovacă Moravan Otrokovice. Iată câteva caracteristici tehnice ale acestui avion:*

Anvergura aripilor: 10,60m, lungimea avionului: 8,00m
Viteza max/croaziera: 244/210 km/h
Raza de acţiune: 475 km
Plafon max: 5200 m

[7] *Iată care au fost acestea :*

- *YR-ZAA, Zlin 526F Trener, c/n 1254, înregistrat la 20 martie 1973*
- *YR-ZAB, Zlin 526F Trener, c/n 1255, înregistrat la 20 martie 1973*
- *YR-ZAC, Zlin 526F Trener, c/n 1256, înregistrat la 20 martie 1973*
- *YR-ZAD, Zlin 526F Trener, c/n 1257, înregistrat la 4 mai 1973*
- *YR-ZAE, Zlin 526F Trener, c/n 1258, înregistrat la 21 martie 1973*
- *YR-ZAF, Zlin 526F Trener, c/n 1259, înregistrat la 4 mai 1973*
- *YR-ZAG, Zlin 526F Trener, c/n 1260, înregistrat la 7 mai 1973*
- *YR-ZAH, Zlin 526F Trener, c/n 124030/11/12 141, înregistrat la 21 martie*
- *YR-ZAI, Zlin 526F Trener, c/n 1261, înregistrat la 4 mai 1973*
- *YR-ZAJ, Zlin 526F Trener, c/n 1262, înregistrat la 7 mai 1973*
- *YR-ZAK, Zlin 526F Trener, c/n 1263, înregistrat la 4 mai 1973*
- *YR-ZAL, Zlin 526F Trener, c/n 1264, înregistrat la 4 mai 1973*
- *YR-ZAM, Zlin 526F Trener, c/n 1265, înregistrat la 7 mai 1973*
- *YR-ZAN, Zlin 526F Trener, c/n 1266, înregistrat la 7 mai 1973*
- *YR-ZAO, Zlin 526F Trener, c/n 1267, înregistrat la 4 mai 1973*
- *YR-ZAP, Zlin 526F Trener, c/n 126830/11/12 142, înregistrat la 7 mai 1973*

[8] ***Gheorghe Ionescu.*** *S-a născut la data de 22 octombrie 1931 în fostul judeţ Rm.Sărat, actualmente judeţul Buzău, comuna Grebănu, sat Herăşti. Din cauza regimului sever care i-a fost aplicat de către tatăl său, din dorinţa de a-i imprima un comportament corect, disciplinat, cu respect faţă de toţi cu care va veni în contact şi în relaţii de orice fel, din dorinţa de a-l ţine departe de toate relele şi tentaţiile aferente vârstei, veşnic dându-i exemple negative ce se petreceau în sat, deci pentru orice greşeala, chiar minoră fiind, i se aplica corecţia de rigoare (cea lăsată din Rai). Menţionăm că la rândul său tatăl făcea risipă de corectitudine faţă de oricine, cu care venea în contact şi avea relaţii. Ca urmare a regimului sever la care era supus, sora sa mai mare care se afla în Bucureşti, s-a înduioşat şi la luat în capitală şi, numai la vârsta de 15 ani, deci în anul 1946, a devenit elev la Şcoala Industrială de pe lângă Uzinele MALAXA Bucureşti. Şcoala fiind de 4 ani, în paralel cu aceasta, în anul 1948, a început să frecventeze un club de aeromodele care funcţiona în cadrul Uzinei. În anul 1949, Clubul de aeromodele l-a trimis la Şcoala de zbor fără motor din cadrul Direcţiei Aviaţiei Civile de pe Aerodromul Chitila. După o lună de practică a fost chemat de şeful şcolii şi anunţat că, fiind prea mic, trebuie să întrerupă şcoala până anul următor, dar realitatea era cu totul alta... În acest timp intervenise un evreu, acesta fiind mai în vârstă, cu relaţii solide, trebuind să i se facă loc în această şcoală, dar la insistenţele sale lacrimogene, care la acea vârstă se produceau destul de des, a fost sfătuit să meargă acasă şi să aducă consimţămantul părinţilor ca, în cazul în care se întâmpla ceva, să nu aiba nici o pretenţie. Acest lucru s-a produs în câteva zile, şeful şcolii ţinându-se de cuvânt, în urma căreia a fost reprimit, dar în final a căzut capul altui coleg... În toamna anului 1949, a terminat şcoala de planorism, zburând pe două tipuri de planoare (ICAR şi BABY 2B), obţinând brevetul de planorist categoria A, B, C. În anul 1950, a fost trimis tot de către Direcţia Aviaţiei Civile la zborul cu motor pe Aerodromul Strejnic din judeţul Prahova, cu care ocazie a zburat pe avionul ZLIN 22, unde in final a obţinut brevetul de pilot de turism. Pe aerodromul Strejnic, a sosit o comisie medicală, iar elevii au fost luaţi în evidenţă pentru Şcoala Militară. Astfel, la data de 3 ianuarie 1951, în urma unui examen destul de riguros, susţinut pe Aerodromul Boboc, a devenit elev al Şcolii Militare, care ulterior a fost mutată pe Aerodromul Tecuci. În timpul Şcolii Militare, a zburat patru tipuri de aeronave (FLEET, NARDY, IAK-18 şi vestitul avion de vânătoare IAR-80) pe care a fost brevetat pilot militar cu gradul de locotenent la numai 20 de ani! A fost repartizat la Regimentul 135 Aviaţie Vânătoare reactivă ce funcţiona pe Aerodromul Ianca, unde a zburat alte 4 tipuri de avioane, respectiv PO-2, IAK-11, IAK-17 şi IAK-23. În anul 1953, a fost mutat cu regimentul pe Aerodromul Caransebeş, iar numai la câteva luni, influenţat de un foarte bun coleg, s-a hotărât să meargă la Academia Militară. Dar de data aceasta l-a urmărit ghinionul şi, în anul 1954, a fost depistat cu o afecţiune pulmonară, întrerupând Academia. A urmat nişte luni de spitalizare, iar*

apoi numit în funcţie terestră ca adjutant superior de escadrilă pe aerodromul Turda. În anul 1958, odată cu reducerile de efective militare, a fost trecut în rezervă. În viaţa civilă a ocupat mai multe funcţii, inclusiv revizor contabil principal în cadrul Corpului de control de pe lângă Consiliul Popular al judeţului Dâmboviţa până în anul 1972 când întâmplarea a făcut ca, în timpul unei călătorii, când se întorcea de la o revizie, să se întâlnească cu un vechi camarad de la Regimentul 135 Vânătoare Ianca, sugerandu-i-se să revină la zbor, dar şi acolo i s-a respins dosarul pentru motivul ca avea domiciliul la o distanţă mai mare de 50km faţă de capitală (oraşul de reşedinţă fiind Târgovişte). Întorcându-se la vechea îndeletnicire de revizor contabil, dupa numai câteva luni a primit o înştiinţare din partea Consiliului Superior al Aviaţiei Civile să se prezinte la Şcoala Superioară de Aeronautică Civilă care îşi desfăşura activitatea pe Aerodromul Boboc, în vederea angajării ca pilot instructor de zbor. Aceasta se întâmpla în anul 1972. Prin desfiinţarea S.S.A.C., Şcoala a fost preluată de către Şcoala de ofiţeri de aviaţie „Aurel Vlaicu‖, iar instructorul Ionescu Gheorghe a fost re-activat cu gradul de capitan. În acest interval de timp a zburat doua tipuri de aeronave, respectiv avionul ZLIN-526F şi elicopterul reactiv IAR-316B (Alouette). La limită de vârstă, cu gradul de maior şi apoi avansat la gradul de căpitan-comandor, în anul 1984 a fost trecut în rezervă, ca pensionar. Este membru al ARPIA Buzău din anul 1988 şi până în prezent. În activitatea sa de instructor de zbor şi comandant de patrulă a instruit în zbor mai multe serii de piloţi civili şi militari, iar unii dintre elevii săi piloți au ajuns sa survoleze Terra în lung şi-n lat…

[9] ***Planul de pregătire în zbor cuprindea următoarele etape:***
Pregătirea la sol
Această etapă făcea legătura dintre teorie şi practică.
Pregătirea în zbor la dublă comandă (D.C.)
Avea loc după un Program de predare succesivă şi metodică în turul de pistă (T.P.). Acesta cuprindea instruirea în ceea ce priveşte:
Controlul aeronavei şi a motorului
Pornirea şi controlul funcţionării motorului
Însuşirea tehnicii pilotajului privitor la:
Decolare, zborul în urcare, zborul la orizontală, viraje de 90°, calculul prizei de aterizare, virajul în coborâre, zborul pe panta de coborâre, aterizarea la T-eu.
Trecerea la zborul în simplă comandă (S.C.), la propunerea instructorului de zbor al elevului.
Zborul în simplă comandă pentru antrenamentul şi perfecţionarea în tur de pistă, cu accent pe perfecţionarea deprinderilor de zbor, a decolării şi aterizării aeronavei.
Zborul la înălţime (în zone de lucru aerian, de regulă la o înălţime de 800 m) în D.C. şi, respectiv, S.C., cu executarea următoarelor maneabilităţi:
Zborul în linie dreaptă, după busolă, la orizontală, în urcare şi-n coborâre.
Viraje de 90° la stânga şi la dreapta, în zbor orizontal, în urcare şi coborâre, cu diferite unghiuri de înclinare a aeronavei.
Viraje de 180° şi 360°, la stânga şi la dreapta, în zbor orizontal, în urcare şi în coborâre, cu diferite unghiuri de înclinare a aeronavei.
Raiduri aeriene pe rute pre-stabilite
Proba (examenul) de brevetare, care se susţine în faţa unei comisii.

Capitolul 5

Sfârșitul unui proiect frumos

Prin Decretul 419 (urmat de HCM 1303 din 1 noiembrie), Aviaţia civilă a trecut în subordinea M.Ap.N., sub denumirea de Comandamentul Aviaţiei Civile. În subordinea acestui comandament intrau TAROM, I.Av.U., S.S.A.C., C.I.P.A., Aviaţia Sanitară (preluată de la Ministerul Sănătăţii şi subordonată I.Av.U.), Aviaţia Sportivă (preluată de la C.N.E.F.S.), Centrele şi staţiile meteorologice. Ca urmare a acestei reorganizări *se desfiinţează Şcoala Superioară de Aeronautică Civilă,* prin reunirea acesteia cu *Şcoala militară de ofiţeri de aviaţie "Aurel Vlaicu".*



Elevii-piloți ai S.S.A.C. sunt „integrați” ... în cadrul Școlii militare de ofițeri de aviație „Aurel Vlaicu”. Se îmbracă uniforma militară (de *elev-caporal*) a noii Școli, *la 23 septembrie 1973 se depune jurământul de credință* față de Republica Socialistă România, lectorii pentru disciplinele teoretice și instructorii de zbor sunt acum ofițeri activi. Așa cum era și de așteptat, elevii-piloți, acum militari sub steagul Patriei, încep un Program intens de instrucție militară specifică noii condiții. Așadar instruirea continuă… ... în cadrul noilor condiții create în noua structură Școlii militare de ofițeri de aviație „Aurel Vlaicu”.

Așa cum se poate bănui …după ce ne-am întors la Școală, în noile condiții, nu am mai fost ținuți ascunși în subsol; acum eram scoși la defilările și apelurile zilnice. Dar nu prea știam să umblăm aliniați și-n pas de front să ne mișcăm ori să cântăm... ! Așa a început, pentru mulți dintre noi, o nouă fază de « tortură » fizică și psihică. Au sărit ofițerii pe noi cu instrucția de câmp zi și noapte. Ne-au scos la alarme de zi și de noapte, la aplicații de tot felul și s-au căznit să ne învețe cântece ostășești și pasul de defilare. Noi am cântat cât ne-au ținut rărunchii: "un elefant, s-a așezat pe o pânză de păianjen"...și: "de dimineață lângă lac, pescarul amator".... Nimic nu ne-a intimidat ! La alarma de noapte am împrăștiat muniția pe tot câmpul și cum trebuia justificat fiecare tub de cartuș, n-au mai făcut greșeala asta, adică să ne mai dea cartușe, a doua oară ! Am stat uniți până la capăt și nu ne-a speriat nici «bulăul» și nici alte amenințări. Cred că le era frică să ne scoată la poligon cu armamentul și

muniție reală ! Până la urmă ne-am împrietenit și mai mult unii cu alții, acum și cu mai mulți elevi ai Școlii militare, cu ofițeri ori subofițeri, și ne-am lămurit reciproc că noi suntem acolo să devenim piloți civili și că n-o să fim niciodată, probabil, militari de carieră, …iar ei ne-au lămurit că dacă nu-i facem de râs în fața superiorilor nu ne mai deranjează cu nimic niciodată. Și cam asta sa-ntâmplat ! Dintr-o dată am defilat perfect atunci când era nevoie și totul a fost, cum se spune, frumos și bine ... până la final. Când venea ora de instrucție ne spuneau să …dispărem fără urmă și să nu facem prostii, ceea ce probabil făceau și ei, adică se retrăgeau pe undeva la vreo șuetă. Trasul cu armamentul din dotare ne-a plăcut la toți și când ne-au scos la poligon ne-am comportat ca la carte căci doream să mai mergem și altă dată! Ironia sorții este că și materia școlară s-a modificat și am început să studiem materii pur militare: staregie, tactică, politică, filozofie care evident nu ne foloseau absolut la nimic ca piloți civili și ne luau din timpul de studiat materiile de aviație. Luam notițe pe caiete sigilate și cu paginile numerotate care erau strânse la sfârșitul orei și se încuiau, căci erau secrete ! Deh. Puteai citi informații mai exacte în *Paris Match*. Nu era vina lectorilor și știau și ei că-i ridicol. Am găsit noi, *sub pupitru*, o soluție și pentru examenele la materiile acelea și am terminat anul cu bine. Mai greu a devenit plecatul din unitate și mai ales călătoritul în afara garnizoanei… din cauza uniformei. Orice patrulă militară putea să te oprească și fără acte serioase puteai fi arestat pentru dezertare și nimeni nu era dispus să-și riște viitorul. Aici ne-au cam prins la înghesuială. Dar am găsit și aici soluții, sau mai bine zis le găsiseră alte promoții de elevi ai Școlii de ofițeri înaintea noastră. Și am aflat că pe șefi îi interesa *doar* să nu fim prinși. Deci, viața nu ni s-a schimbat prea mult, dar măcar eram îmbrăcați și arătam mai bine !



...Pe aerodromul Focșani

Am supraviețuit și primei ierni de militărie și curând a sosit din nou vremea zborului. Pentru zborul din anul doi am fost detașati la *Focșani*[1] pe un aerodrom rămas din vremea războiului și care era în stare destul de acceptabilă. A fost readus la viață de către Promoția (1974) dinaintea noastră care a zburat acolo cu avionul IAR - 818 cu un an mai devreme. Avea pista de pământ acoperit cu iarbă și ceva infrastructură în stare destul de bună. Era ca un fel de tabără de vară...

Aerodromul Focşani. “Știați că dacă nu se înființa S.S.A.C. aerodromul Focșani nu mai exista? Aerodromul Focșani nu mai funcționa din anii 1950, era o ruină în

infrastructură, iar pista naturală de zbor era precară. Înființarea S.S.A.C. a dus la revigorarea acestui aerodrom și punerea lui în funcțiune. A fost o muncă titanică și frumoasă. Toți au muncit ”în draci” pentru a face ceva frumos! Și a ieșit. Era o oază de verdeață la locurile de pregătire, se zbura non-stop de dimineață până seara, se zbura de luni până duminică, se făcea meserie... Este interesant că activarea aerodromului Focșani a avut ecou notabil și în rândurile vrâncenilor. Organele locale au asfaltat drumul către aerodrom, ne-au ajutat să amenajăm aleile interioare, au făcut o ... popicărie și un teren de tenis. În orașul Focșani, când ieșeam, oamenii ne priveau cu mult respect și bunăvoință. A fost frumos; ne-am simțit bine. Iată un amănunt picant. În municipiul Buzău, piloții militari, și în general cadrele militare, nu aveau voie să facă cumpărături la ... magazinele partidului; în schimb, la Focșani, la magazinele partidului, erau primiți cu respect! No comment!” (*Comandor Smilschi Marian*)

Viața a devenit dintr-o dată mai suportabilă și mult mai interesantă. Am plecat din unitatea militară (Boboc) și nu ne mai simțeam atât de “prizonieri”. Pe primul plan era, se-nțelege, zborul și restul nici nu prea mai conta. Dar mai era un amănunt… important pe care colegii mai mari au ținut să ni-l menționeze. Focșani era orașul industriei textile cu mii de fete tinere dornice să cunoască aviatori. Din păcate unii colegi n-au prea ascultat atent la sfaturi și au avut tot felul de probleme. Cu acea ocazie am aflat că Școala avea ofițeri specializați în rezolvarea cazurilor delicate de această natură, bănuiți cam unde bat. A fost unul din puținele aspecte care m-au surprins plăcut în Școală.


Comandorul Enache Ion

Pentru noi rămâne cu o imagine de neșters din memorie comandorul Enache Ion, comandantul *escadrilei*[a] noastre de aeronave Zlin – 526F. Chiar dacă cândva, unii îl vor fi scuipat pe chelie, nimeni și nimic nu-i va putea răpi mândria lui de statuie, de bărbat care a oficiat alături de zei, magnifica lui logodnă cu cerul și moartea. Care a sorbit adânc și lacom aerul rarefiat al înălțimilor pure, frumusețe fără Dumnezeu; ori plină de acel Dumnezeu, căruia ei îi spun în secret: Țara, adorându-l tot în secret, Dumnezeu al bărbăției și al forței de a fi singur în carlingă… Poate de aceea Pilotul se simte atât de liber și de ce nu… fericit. Poate că fericirea este acordul acesta foarte simplu și foarte direct, stabilit între el și deșertul albastru plin de toate miturile omenirii, din clipa în care zăvorăște carlinga și mâinile și picioarele lui dobândesc alte utilizări, când ceva din el se face pasăre și trupul lui încorporează mașina de zburat, ca pe o a doua ființă, existând în el de la facerea lumii. O ființă plină de forță latentă, căreia îi devine inteligență și scop. Țârâie greerii, el trece ușor din trecutul imediat, în prezentul imediat, niciodată nu există bariere rigide între acești doi timpi, care glisează unul în altul, prezentul imediat devenind mereu și mereu trecut din ce în ce mai îndepărtat; ori, acel trecut

[a] ***ESCADRÍLĂ***, *escadrile, s.f. - Subunitate a forțelor aeriene militare, formată din câteva patrule. - Din fr.* ***escadrille****. (Sursa : DEX '98)*

devenind straniu prezent; țârâie greierii și lui i se pare că cerul este singura măsură a dorinței lui de viață, singura măsură a forței lui, singurul loc din lume unde nu poți conta decât pe tine însuți, pe forțele tale interioare, acolo, închis și etanșat cu cupola carlingii, legat în chingi…



La Focșani, în fața dormitorului - de la stânga la dreapta - Georgescu Florentin, Fodor Martin, Peța Ștefan, Mirică Valentin, Vârlan Doru



În fața dormitorului comun: (de la stânga la dreapta) Vârlan Doru, Peța Ștefan

Am plecat de la Boboc la Focșani doar cu *instructorii noștri în frunte cu comandantul de escadrilă*, ceea ce a creat o atmosferă relaxată. Erau practic aceeași *oameni deosebiți*, doar că erau îmbrăcați ofițeri. Aerodromul era la o distanță mică de mers pe jos de oraș. Nu mai trebuia să așteptăm "weekend-ul" că să vedem alte fețe de oameni sau de “oamene”(cum le ziceau unii colegi fetelor...). Cazarea era tot în dormitor comun, dar nu mai erau paturi suprapuse; dacă era prea răcoare, ne ghemuiam total sub pătura cazonă... Inventiv, dar și foarte ciudat din multiple puncte de vedere, de fel dinspre bălțile deltei Dunării, Nicolae Băltărețu (zis Papură) își punea în picioare mănușile!



Aerodromul Focșani, în anul 1974, la pregătirea preliminară (care precede zborul), cu grupa de zbor (de la stânga la dreapta: Mihalache Marin, Panțâru Dan, Georgescu Marin, Frumuzache Gabriel, Naidinescu Marian, Pordea Petru, Peța Ștefan, Vârlan Doru) și instructorul nostru, comandorul Ionescu Gheorghe.

În fața dormitorului aveam un parc cu copaci la umbra cărora ne-am amenajat punctele de pregătire și analiză a zborului (briefing & debriefing). Fiecare grupă de zbor avea băncuțe de lemn cu măsuțe de scris și în față un scaun pentru instructor. Ne-am întrecut în a face locul cât mai plăcut și de multe ori uitam că suntem în Școala militară. Sala de mese nu o mai împărțeam cu nimeni și, deși dotările sanitare lăsau și aici de dorit, puteam să ne descurcăm mai bine. Luam câte patru inși un bidon mare de lapte, îl umpleam cu apă, îl încălzeam pe sobele de la bucătărie și ne turnam unul altuia și ne spălam și făceam "duș" când vroiam ! Ieșirile în oraș erau mult mai dese și mai productive pentru toată lumea. Iar când nu puteam noi ajunge în oras, venea “orașul”(vizitatoarele) la noi pe colinele din poligonul de lângă gardul Școlii.

Aș putea spune că, deși devenisem militari, anul doi a fost probabil cel mai normal și acceptabil dintre cei trei. Cred că la Focșani, pe aerodrom și-n barăcile moștenite din al doilea război mondial, unde ne cufundam în visele noastre de aviatori în devenire, am pus serios bazele a ceea ce urma să fim, fiecare-n felul său, după genă ori educație… Acolo am învățat din …tăcerea apăsătoare a cerului. A cupolei vaste. Această calitate penetrantă a imensității în care simți că te topești, întrând în alt ciclu de viață reglat de astre, după legile de rotație ale planetelor, un univers a cărui inteligență vizează veșnicia și singura posibilitate de a te apropia de rațiunea lui fascinantă, care rămâne doar zborul pur, zborul în care spatiul și timpul se reorganizează după criteriile omniprezenței. Este clipa solemnă când îți părăsești lestul. Este clipa când intri în circuitul valorilor perene. Al poeziei și matematicilor astrelor… Acolo, prin osmoză dinspre instructorii noștrii, aviatorul din noi pilotează cu reflexele acelea obișnuite să simtă avionul ca pe o prelungire firească a propriei anatomii. Brusc și secătuitor simte legătura cu pământul. A uitat cerul și metafizica lui. Jos, într-o orgie de verde vegetal și auriu, se întretaie și se construiesc unele după altele câmpurile cu porumb și lucernă, pâlcurile de arboret și grădinile satelor, livezile și luncile, totul într-un peisaj familiar care face parte din el însuși, căruia îi aparține după legile eredității și după alte legi ale spiritului, pe care nu și le explică; dar pe care le trăiește la paroxism. O dragoste violentă, aproape carnală, pentru tot ce vede jos. Se temperează. Acolo ... pilotul din noi ascultă țârâitul greerilor în noaptea plină de constelații aurii. Tu și alții ca tine, după ce-și liniștesc urechile cu timpanele pline de paraziții din căști, ori de convorbirile acelea când gâfâite, când acre; dar întotdeauna telegrafice. Deci, atunci când ni se umplu urechile de sunetele firești și vechi din totdeauna ale pământului, orăcăit de broaște, țârâit de greieri, răsufletul vântului în ierburi; atunci ni se deschide o ureche mai adâncă, viciată, care are talentul să audă rumorile trecutului. Așa cum era regula, înainte de a trece efectiv la instruirea practică în zbor, a trebuit să parcurgem pașii Pregătirii la sol:

- Joi 25 aprilie 1974, la sala de clasă, însușirea instrucțiunilor de exploatare în zbor ale avionului Zlin-526F “Trener” (3 ore);
- Vineri 26 aprilie 1974, la sala de clasă, cunoașterea instrucțiunilor de exploatare ale aerodromului pe o rază de 100 km precum și a zonelor de lucru (3 ore), respectiv, însușirea îndatoririlor personalului de serviciu la Start (1 oră)

și cunoașterea Cursului de pregătire în zbor, a Regulamentului de zbor și a Ordinului 02900/1974 (3 ore), cum și Executarea (teorie) turului de pistă cu avionul Zlin-526F "Trener" (1 oră) ;

- Sâmbătă 27 aprilie 1974, la sala de clasă, Reguli de părăsire a avionului cu parașuta în cazuri speciale(2 ore) și Lucrare scrisă de control pentru verificarea cunoștințelor elevilor asupra pregătirii teoretice în vederea trecerii la zbor (3 ore).

În ceea ce mă privește pe mine, *primul zbor de instruire pe avionul Zlin-526F "Trener" în contul anului doi a avut loc marți 7 mai 1974*, timp de 30 de minute (recunoașterea zonelor de lucru ale aerodromului). Pe 8 mai, miercuri, a urmat al doilea zbor, apoi altele pe : 10, 11, 14, 16, 18, 21 mai 1974, apoi pe 4, 6, 8, 13, 14, 15, 18, 19, 20, 21, 22 (3 zboruri), 25 iunie 1974.

Câteva zile din luna iunie 1974 sunt, din nou, alocate instruirii la sol :

- Luni 10 iunie, la sala de clasă, aprofundarea cunoștințelor despre zborul în dublă comandă (maneabilități) (3 ore) ;
- Luni 17 iunie, la sala de clasă, aprofundarea cunoștințelor despre zborul în dublă comandă (control) pe traiect (3 ore) ;
- Luni 24 iunie, la sala de clasă, aprofundarea cunoștințelor despre zborul instrumental (cu carlinga acoperită) pe rută.

Primul meu instructor de zbor[2]

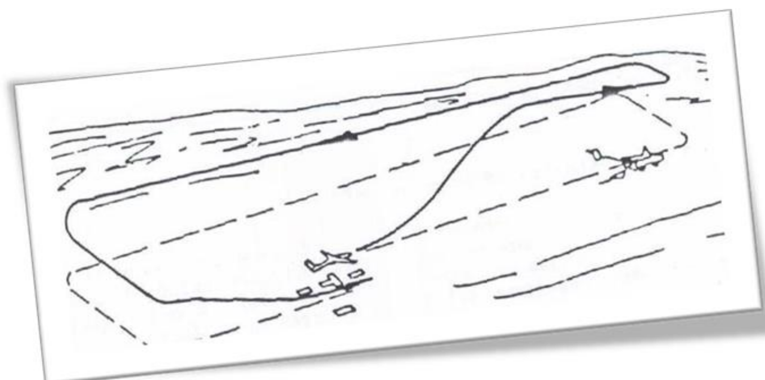


Instructorul meu de zbor
Comandor Gheorghe Ionescu

Eu, elevul-pilot Doru Vârlan eram nerăbdător să pătrund tainele zborului în cele mai reale ipostaze ale lui. Instructorul meu de zbor, comandorul Gheorghe Ionescu, ochi bun de pedagog, ne spunea nouă elevilor că acest meșteșug, zborul, ...nu-i cine știe ce scofală! Cere doar concentrare și foarte multă atenție-n mișcări ...și calm, adăuga el accentuat. Restul... șoferie! Da, da, sublinia el cu nuanțat subînțeles, dar șoferie aeriană! Așa cum spun: a-e-r-i-a-n-ă, domnilor! ...și când nu simți pământul sub picioare, lucrurile stau cam altfel...

Adevărul era unul singur: toți elevii-piloți doreau să nu mai fie elevi, adică să ajungă cât mai repede stăpâni pe manșă, pe palonier și pe motor, dar toți erau complexați de necunoscutul pe care-l ascundea meseria asta în care nu calci pe tare... Zborul la dublă comandă nu a fost greu. Cu un pilot "bătrân", încercat în mii de ore de zbor de-a lungul anilor, ca instructor la manșa a doua, totul era simplu. Când aluneca în "viraj

accentuat” sau spre cabraj cu o posibilă pierdere de viteză, manșa sau palonierul veneau ca vrăjite în poziții optime. Se simțea prezența “dublei” manevrată de instructor, care făcea observațiile, mustrările sau apostrofările de rigoare, după gravitatea greșelii elevului-pilot și temperamentul lui. Treburile se părea că vor merge repede. Și chiar mergeau.



Schema Turului de pistă (T.P.)

Instructorul îmi explica mai întâi mecanismele, manevra mișcările pârghiiilor de comandă, apoi - instalați în carlingă, făcea el primele rulări, decolări, cabraje, viraje, picaje, aterizări... Cerea elevului-pilot să fie atent la mișcări și să le repete cu cât mai multă exactitate. După ce exersa cât mai multe și exacte asemenea mișcări, cerea elevului să facă la fel. El să ruleze, el să decoleze, el să cabreze... “Dacă greșești, lasă manșa, lasă palonierul; nu te încăpățâna în greșeală!”. Răbdător, calm, corecta linia de plutire a avionului, apoi își îndemna elevul: “Viraj pe dreapta… Așa! Redresează… Așa!... Cabraj, redresează… picaj, aterizare… Atenție la contactul cu pământul, drăguțule… Lin, lin… fără bonturi…” Vârlan făcea eforturi, își concentra atenția, își strunea nervii... Trebuia, își impunea să fie mai răbdător decât instructorul. Când greșea, îl treceau sudorile, strângea măselele... “Nu așa, nu așa, îl observa instructorul, relaxat… ușor-ușurel, ca la o plimbare tihnită pe strada mare din Buzău… Ieși din înțepeneală, nu te refula, nu… Cabrează… Bine… Pică… Bine…

Ușor și fără bonturi, doar ți-am spus, fără…, insista când eu-elevul-pilot luam contact ceva mai dur cu solul, că altfel ne zdruncinăm măruntaiele… Ale noastre, ca ale noastre… Sunt mai răbdătoare… Dar ale avionului… mde!... Nu-i totuna…”. După numărul necesar de “duble” insistente și pisălogite, când instructorul aprecia că elevul său a căpătat un suficient bagaj de deprinderi, anunța direcția de studii a Școlii și învățăcelul trebuia să plece singur-singurel în primul său zbor la “simplă comandă”. Era ca puiul de rândunică pe care-l împinge din cuib pasărea-mamă la cel dintâi contact cu văzduhul.

Simplu

Numai sărmanii noștri instructori de zbor puteau arăta atâtă răbdare! Nervi cu carul și benzină cât cuprindeau rezervoarele s-au consumat pentru a se ajunge la acea noțiune de *simplu*, care în aviație înseamnă o înlănțuire de manevre complicate dobândite cu multă trudă și sacrificii...

...Chiar dacă ar fi mărșăluit zeci de kilometri sau ar fi trudit o zi întreagă într-o carieră de piatră, elevul-pilot din mine nu s-ar fi simțit atât de istovit, ca după o singură oră petrecută în văzduh. În această oboseală se strângea toată marea tensiune a zborului. Desprins de pământ, omul pătrunde într-o lume pentru care nu a fost creat. „Marele dirijor" - creierul, știe că motorul imprimă elicii forța de tracțiune și prin ea aripile dau portanța care face ca miile de kilometri să devină o „mică distanță", și obligă organismul la disciplină și siguranță. Și totuși simțul de conservare alarmează continuu miliardele de celule nervoase. Treptat, treptat, starea întregului organism se modifică. Trăsăturile feței se schimbă atât de mult, încât chipul din carlingă e cu totul altul decât cel de pe pământ. Ochii se congestionează, respirația se îndesește, pulsul și tensiunea cresc, carotidele se zbat alarmant … Totul se încordează și broboane grele umezesc fruntea pilotului, îndărătul căreia „marele dirijor" se luptă să mențină ordinea și să împrăștie teama.

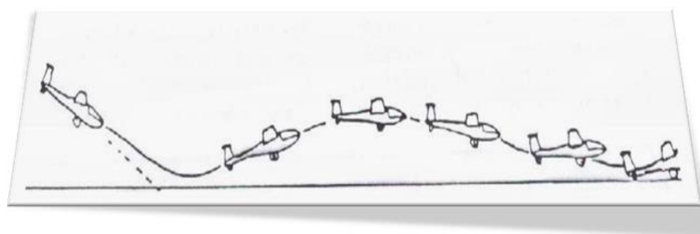
Cel ce va privi pământul doar de la al zecilea etaj, deși va avea sub picioare placa de beton armat a balconului, va fi fulgerat de un fior rece, însoțit de amețeală și un gol în stomac. Instictiv va păși înapoi și, pentru mai multă siguranță, se va prinde de tocul ușii. Și dacă în clipa aceea l-ai îndemna să se facă *Aviator* ar răspunde grăbit: „Ar trebui să fiu nebun". Da! I s-ar părea o nebunie să încalece un bolid de câteva tone și să se lase purtat spre înălțimile amețitoare doar de morișca celor câteva pale sau de discul turbinei. De aceea la porțile aerodromului bat numai oameni îndemnați de pasiunea de-a zbura și în numele căreia acceptă asprimea vieții aviatorilor, plină de renunțări și de o muncă istovitoare. Totul trebuie învățat și executat perfect. *Un aviator nu poate greși decât odată!* Viața și moartea balansează pe firul nevăzut al fiecărei clipe petrecute în văzduh.

La simplă comandă[3] !

Când a sosit ceasul mult așteptat, m-am urcat în avion, am privit cu inima strânsă locul gol al pilotului instructor, am ambalat motorul "la cale", așa cum scrie la carte, am tras, am împins manșa, am verificat și celelalte comenzi, apoi am făcut semn cu capul - gata! - către profesorul meu de zbor (comandorul Gheorghe Ionescu) care rămânea jos, între mecanici și colegi... Bine! Gata... Instructorul a ordonat scoaterea calelor, starterul a dat "liber la decolare", iar eu-elevul-pilot, gândindu-mă departe, la cei rămași în satul natal, am împins ușor maneta de gaze. Avionul Zlin-526F, dragul de el, a tresărit, "ca omul care este trezit din somn fără veste", gândeam eu, a vibrat ca prins de-o înfiorare, apoi a luat-o la drum. M-am pomenit strângând în pumni manșa, "mai mult decât ar trebui", mi-am spus, dar, deși îmi dădeam seama de

acest lucru, am continuat încleștarea pumnului pe brațul manșei, ca și când aceasta mi-ar fi fost un bun punct de sprijin, de care, în lipsa instructorului de la bord, aveam atâta nevoie în clipa ceea. Am împins, cu mâna stângă, maneta de gaze. Avionul urla ca un animal ars cu fierul roșu și a început să alerge pe câmpul de zbor de la Focșani. Bechia s-a desprins de iarbă. “Era începutul desprinderii mele de lut”, aveam să spun mai târziu. Când coada avionului s-a săltat la linia aproape paralelă ierbii, am tras ușor de manșă și avionul, docil, s-a smuls de la sol. “În clipa ceea nu pluteam, trăiam plutirea și întreaga mea ființă a strigat: Zbor! Zbor!... Zbor singur, ca păsările cerului…”. Le știam bine pe toate acestea ce le fãceam în carlingă din zilele zburate cu instructorul meu, dar acum erau toate altfel, ca și când le-aș fi văzut pentru întâia oară. Eram fericit! Trecusem cu bine una din manevrele dificile: decolarea. Am adus avionul în zbor orizontal, la înălțimea turului de pistă[4].

Cu fiecare alunecare pe altimetru[5] a acului indicator, cu fiecare salt spre înalturi, tânărul pilot din mine se simțea un om tot mai puternic, mai stăpân pe avion, mai stăpân pe aripile care mă purtau legănat spre soare, da, *mai stăpân pe mine* mai ales. Priveam peisajul. Îl cunoșteam, dar abia acum “îl vedeam”. În zborurile mele de școală nu avusesem ochi decât pentru avion, pentru tabloul cu aparatele lui de bord, pentru manete și butoane, pentru instructor și mișcările lui de dascăl care își făcea cu multă pricepere și siguranță meseria. Acum, numai acum pipăiam, deslușeam cea adevărată perspectivă a vieții în spațiu, cu toate idealizările ei, cu toate asprele și adâncile ei realități. Voi nota, mai jos, tot ceea ce reținusem pe retină, tot ceea ce aveam întipărit în adâncurile mele... Împing ușor manșa spre stânga și avionul se apleacă lin. Împing și palonierul cu piciorul și mă înscriu într-un viraj larg, frumos conturat în văzduhul lipsit de nori și de convulsii. Împing maneta de gaze în plin. Alergam cu toată viteza acestui gingaş avion de şcoală și totul mi se părea de necrezut. Eram surprins și bucuros că toate îmi merg bine... Ochii îmi fugeau spre peisajul de jos, care-mi ilumina și stârnea imaginația într-o extatică euforie. O bună parte din gândirea de zburător o dăruiam poetului din mine, artistul care mă visam - zbor și poezie! Mi-am spus că orice om are dorința și, astfel, poate comunica semenilor, mai mult sau mai puțin clar, fiecare în stilul lui, câte ceva din acumulările lui interioare, din prea-plinul său de sentimente. Dar asta era altceva, era, poate, altă poveste, povestea mea... Acum trebuia să caut “T-ul”... Uite-l, alb pe fondul verde al ierbii de pe aerodrom... Și mâneca de vânt care arăta direcția de aterizare, cu fluturarea ei ca o fâlfâire de batistă a iubitei lăsat-n gara buzoiană... “Sunt om… raționez, virez, corectez, mă îndrept spre pista de aterizare… pic… reduc turația motorului… filez… pun avionul cât mai <<la punct>>”... “Aterizași binișor…, îmi spusei, cum avea să-mi spună mai târziu și instructorul, la analiza zborului.



Am dat un bont mai, mai să scoată roata din țâțâni, reducerea motorului, cam bruscă, al doilea bont, apoi al treilea…

Contactul cu pământul a fost cam tare, am dat un bont mai, mai să scoată roata din țâțâni, reducerea motorului, cam bruscă, al doilea bont, apoi al treilea… Cam mult! Ehei!... Cam hurducată treabă…”. Dar am luat contact cu solul simultan cu roțile și bechia... Rulam pe trei puncte acum... Perfect!... Am ambalat motorul, am întors avionul și-am rulat pe iarba arsă de soare și prăfuită, până aproape de starter. Mecanicul prinse capul planului din dreapta și-mi sprijini întoarcerea. Avionul descrise o curbă scurtă. Am tăiat contactul și o tăcere albă căzu peste lumea mea în miez de zi de vară. Apoi foșnetele, zgomotele, strigătele celor din jur creșteau tot mai pline, tot mai clare în clocotul vieții de aerodrom, nervoasă și antrenantă. Am desprins parașuta... M-am ridicat din scaun sprinten și bucuros că mă regăseam iar printre oameni, coborât din singurătatea cerului, cu duritatea pământului sub tălpi. Am sărit din carlingă pe aripă, apoi în iarbă... Am pornit spre instructor, care mă întâmpină cu seriozitate: “Aterizași binișor. Pentru început!... Atenție la contactul cu solul. Fără bonturile alea, că-i zdruncini fizionomia”. Zâmbetul lui mă încurajă... Da, simplă comandă... Când, după *controlul la sol al avionului*[6], am decolat, înfofolit în salopeta bleu, cu o față de copil studios, cu toți mușchii încordați și cu tâmplele ușor brobonite de sudoare, nu mă gândeam la nimic altceva decât să urmez întocmai sfaturile instructorului meu, să ies biruitor din această primă încercare... Când am revenit, după aterizare, aveam aceleași gesturi, aceeași conștiinciozitate de elev-pilot sârguincios; și totuși...

Dacă aș fi putut măsura tot ceea ce se petrecuse în mine în această jumătate de oră a zilei de 22 iunie 1974, probabil că aș fi fost cel puțin uluit. Pentru că *descoperisem, fără să știu, sensul universului și al propriei mele vieți!* Fericiți sunt oamenii care găsesc pe neașteptate, prin revelația profesiei alese, împlinirea dorințelor lor până atunci incerte, cum și modul de viață pentru care sunt făcuți! Dar și mai fericiți sunt aceia care, bântuiți de pasiuni contradictorii, precum sunt eu, găsesc în profesia aleasă propria lor cheie, soluția eului lor, punctul de echilibru între tendințele care până atunci îi sfâșiaseră.

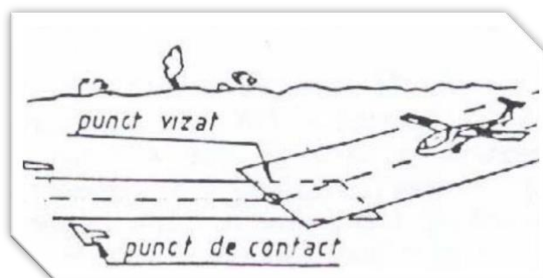
Copilăria mea mi-a inoculat, prin tot ceea ce a însemnat ea, gustul singurătății, dar și suferința de pe urma acesteia. Adolescența mi-a fost orientată spre domeniile sacrificiului personal, ale spiritualizării... În același timp inima mea, precum inima oricărui copil ori adolescent, avea nevoie de bucurie, iar mușchii aveau nevoie de solicitări violente, chiar periculoase. *Zborul mi-a oferit din plin din toate acestea!* Eram singur la bordul avionului Zlin-526F, dar îmi ținea companie Cerul și Pământul.

Uitasem de oameni, de oamenii a căror bicisnicie, cu tristețe, începusem s-o intuiesc. Un vânt de o puritate neștiută luneca printre aripile aeronavei mele, îmi mângâia fuselajul alb-roșu. Drumurile Lumii mi se deschiseseră în față ...cât puteai cuprinde cu ochii și mult mai departe. Eu eram acum cel care le trasam! Totul nu era decât forță tânără, frumusețe juvenilă, pace adâncă și multă libertate. Versurile poeților citiți, și apoi transcrise în agenda personală, formele din tablourile expozițiilor vizitate ori din albumele îndelung răsfoite, visurile mele, jocurile închipuite, toate se realizaseră, totul se desăvârșise azi. Colegii abia mă așteptau să-mi facă *botezul aerului*[7]...



Aerodromul Focșani, în anul 1974, după executarea primului meu zbor în simplă comandă (T.P.S.C.) pe avionul ZLIN – 526F, primesc “botezul aerului” - conform tradiției aeronautice; pentru a imortaliza evenimentul, colegii mi-au pregătit un “pat de mărăcini” și mau imortalizat într-o fotografie.

Urmară alte zile de zbor, de antrenament pentru desăvârșirea reflexelor de “simplă comandă”. Câteodată eram însoțit în zbor, la manșa a doua, de către instructorul meu. “Băiețaș - îmi spunea acesta - eu acum sunt pasager. Toată treaba e-n mâna ta. Nu mișc un deget dacă o scântești cumva. Și, te avertizez, am nevastă, am copii.” O spunea zâmbind. “Îți scoate aia ochii dac-o lași văduvă…



Mai bine du avionul cum trebuie, cum te-am învățat. Scapi cu fața curată, mai ales dacă mă pui <<la punct[8]>>, așa cum scrie la carte. ”Obișnuit de acum cu

avionul, porneam motorul, care “cam tușea.” Acceleram, reglam gazele. Servanții înlăturau calele. Acu-i acu... Priveam spre instructor. Acesta mă încuraja. Împingeam, trăgeam manșa pentru încă un control. Împingeam maneta, avionul începea să ruleze. Decolarea era tot mai ușoară. Când simțeam desprinderea de pământ filam puțin, apoi cabram. Copacii, drumul din capătul aerodromului focșănean, oamenii toți rămâneau în urmă sub mine, ca fugăriți de niște duhuri nevăzute, neștiute. Numai turma de oi mai era undeva aiurea. Cu peisajul de jos mă obișnuisem, dar acum, cu “pasager” la bord, îl gustam altfel, cu o responabilitate nouă. În cabraj fiind, trăgeam ușor manșa spre dreapta, apăsam cu piciorul drept pe palonier. Firesc, avionul aluneca pe cer într-o îmensă mișcare de translație.

Virajul[9] nu fu atât de artistic, dar se arătă destul de curat. Și tot așa... “Aterizează!”. Avionul pică parcă de la sine, așa de mașinale și fără greș păreau a fi mișcările mele. Atenție la T-eu, băiete! Alunecam ușor pe-o aripă, până ce prindeam linia de aterizare pe o pantă normală. Altimetrul își cobora și el acul. Jos aluneca numai covorul verde al ierbii. Am pus avionul fără bonturi. Frână. “Decolează în continuare!”, comandă instructorul. Eram surprins, dar reflexele păreau a lucra ceas. Eliberam frâna, acceleram motorul. Avionul alerga sub teroarea cailor-putere. Trăgeam de manșă. Pasărea de foc și metal sălta. Cerul era senin, orașul Focșani era jos, lângă aerodrom. Prin capul aerodromului se strecura un fir de apă - Milcovul ce separa provinciile românești. Era foarte multă culoare. Mie-mi plac mult culorile, acestea dau poezie vieții noastre monotone. Mă consideram un beneficiar al frumosului, iar fiecare nou zbor putea fi cu certitudine o lecție de pedagogie a artei.

Ziua de 22 iunie 1974 rămâne ca o zi de mare excepție în realizarea mea ca aviator…

PARTEA IV-a

ACTIVITATEA ZILNICĂ DE ZBOR

Data	Tipul avionului	Timpul executării (ziua-noaptea)	Conținutul pe scurt al misiunii	Dublă comandă: Nr. zborurilor	Total ore zbor: ore	Total ore zbor: min.	În nori: ore	În nori: min.	Peste nori: ore	Peste nori: min.	La plafon și viz. red.: ore	La plafon și viz. red.: min.	Z.F.V: ore	Z.F.V: min	Simplă comandă: Nr. zborurilor	Total ore zbor: ore	Total ore zbor: min.	În nori: ore	În nori: min.	Peste nori: ore	Peste nori: min.	La plafon și viz. red.: ore	La plafon și viz. red.: min.
20.06.1974	ZLIN 526F	ziua	Ex.3. T.P.D.C	3	0	21	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
19.06.1974	-„-	-„-	Ex3 T.P.D.C.	4	0	28	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
21.06.1974	-„-	-„-	Ex3 T.P.D.C.	4	0	28	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
22.06.1974	-„-	-„-	Ex.3 T.P.D.C	3	0	21	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
22.06.1974	-„-	-„-	Ex3 T.P. Control	3	0	21	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
22.06.1974	-„-	-„-	Ex.4 T.P.S.C.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	0	07	-	-	-	-	-	-
25.06.1974	-„-	-„-	Ex3 T.P.D.C.	4	0	28	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
03.07.1974	-„-	-„-	Ex3 T.P.D.C	4	0	28	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
			DE REPORTAT	96	12	16									1	0	07						

Copia filei din Carnetul meu de zbor, care are consemnat, la data de 22 iunie 1974, exercițiul 4 (T.P.S.C. - tur de pistă în simplă comandă) - primul meu zbor solo, la bordul avionului ZLIN-526F“Trener”; acest zbor a fost precedat, în aceeși zi, de altele două în dublă-comandă (T.P.D.C.), primul - trei ture de pistă - cu instructorul meu Gheorghe Ionescu ca observator/examinator, al doilea - trei ture de pistă - cu inspectorul de zbor VASILE PĂCURAR ca observator/examinator.

Din ambiție, dar și prin osmoza acelor vremuri și acelor colegi – aviatori, minunați și foarte nobili, am înțeles chiar din primele zile că *magistralul meșteșug al*

aripilor este o vocație, o adevărată vocație. Aviația este - azi o știm cu toții - un *viciu* de care nu te vindeci niciodată.

Mecanicul de sol



În timp ce noi elevii-piloți, după *controlul medical de aerodrom*[10] și briefing (pregătirea făcută înaintea zborului) ne îndreptam spre aeronave, tehnicienii ne așteptau, la linia de start, cu un calm aparent. Când avioanele sunt încă la linie și piloții la sol, oamenii aceștia în salopetă sunt liniștiți, vorbăreți și puși pe snoave. Când însă în jurul lor rămân doar trusele de scule și calele, grija li se cuibărește în creier și în suflet. Chiar dacă știu că totul a fost verificat și răsverificat, totuși cine poate fi sigur de capriciile ascunse ale metalului, transformat de voința omului și a uneltelor sale, în conducte, pistoane, supape, pale, contacte și aparate de toate felurile. Neliniștea față de metalul înaripat se împletește, se suprapune și se contopește cu soarta oamenilor care înfruntă zările. Dar în jurul acestei legături trainice dintre zburători și tehnicieni nu s-a făcut niciodată caz. Nu s-au spus vorbe mari. Și este păcat să nu-i menționăm. Profunzimea sentimentului s-a născut și s-a statornicit printr-o bărbătească strângere de mână, printr-un zâmbet fugar, înainte de zăvorârea carlingii, sau, pur și simplu, printr-un semn de rămas bun, când avionul s-a mișcat spre pistă…

Urmează o nouă serie de exerciții de instruire-n zbor:

- Miercuri 3 iulie 1974, apoi 4, 24, 25, 27 iulie (era ziua mea de naștere!), 30 iulie 1974;
- Sâmbătă 3 august 1974, 7, 8 (două zboruri), 9 (două zboruri), 10 (două zboruri: 1 zbor T.P.D.C., 1 zbor T.P.S.C.), 16, 17, 28, 3o (două zboruri: T.P.D.C., T.P.S.C.), 31 (două zboruri: T.P.D.C., T.P.S.C.);
- Miercuri 4 septembrie 1974, 7 (trei zboruri), 13 (două zboruri: T.P.D.C. și T.P.S.C.), 14, 19 (trei zboruri: 2 - T.P.D.C. și 1 - T.P.S.C.), 20, 21, 24 (examen în tehnica pilotajului).

Activitatea mea de zbor corespunzătoare anului 1974 s-a încheiat cu un bilanț modest, ca de altfel și pentru ceilalți colegi din Promoția mea. Am reușit să cumulez un număr de ... 29 ore și 6 minute de zbor (respectiv un număr de 203 aterizări). Nici

o șansă ca, la sfârșitul celor trei ani de Școală de zbor, să adunăm minim 150 de ore de zbor, aceasta fiind norma inferioară obligatorie pentru obținerea Brevetului de pilot profesionist !

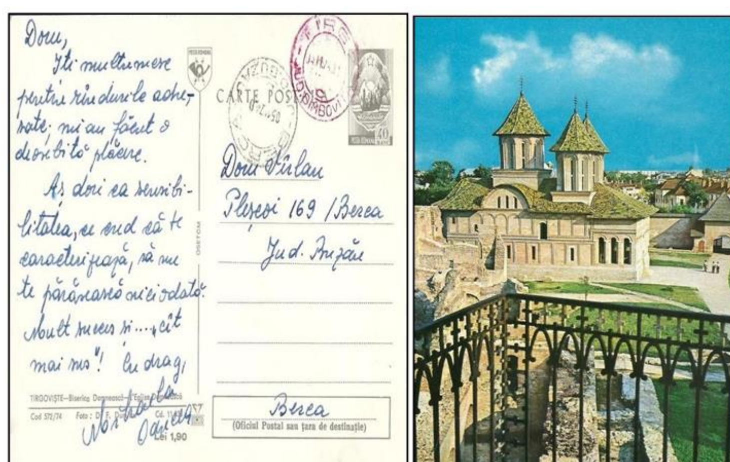
Tot ceea ce a fost frumos la Focșani, toate realizările noastre din această vară a anului de grație 1974 aveau să fie puse-n umbră de un eveniment care ne-a marcat profund pe noi toți elevii-piloți ai viitoarei Promoții 1975. Un accident surprinzător și stupid în care l-am pierdut pe colegul nostru Victor Ungur și pe instructorul său într-o vrie plată (așa au stabilit cercetările...) care NU a putut fi controlată.

… Era pe la sfârșitul lui octombrie, începutul lui noiembrie 1974 când, în serile uniform-monotone din Școala de aviație de la Boboc, ascultam multă muzică. Se lansase la televiziunea română și era-n top Mihaela Oancea (Ne tot cânta: *...Dintr-un vis am strâns albastru*).

Eu sunt născut în anul de grație 1950, contemporan și apropiat ca vârstă de această cântăreață – așa că, de cum am vazut-o, mi-am zis că e mare artistă - are grație și nerv. Secțiunea în stil jazz-istic mă atrage - finalul cu *melisme skat* a la Aura Urziceanu m-a topit - e cuceritoare - chiar seducătoare - am devenit fanul ei perpetuu - nu am uitat-o - alături de Corina Chiriac era între cele mai talentate și bune soliste. I-am scris. Mi-a răspuns! Acum o mai ascult la radio cu interpretări pe teme religioase... Cântă într-o biserică baptistă.



Mihaela Oancea



Doru,
Îți mulțumesc
pentru rândurile adre-
sate; mi-au făcut o
deosebită plăcere.
Aș dori ca sensibi-
litatea, ce cred că te
caracterizează, să nu
te părăsească niciodată.
Mult succes și ... „cât
mai sus"! Cu drag,
Mihaela
Oancea

TIRGOVIȘTE—Biserica Domnească
Cod 572/74 Foto: D. F. D
Lei 1,90

CARTE POSTALĂ

Doru Vârlan
Plevnei 169 / Berca
Jud. Buzău

Berca
(Oficial Postal sau țara de destinație)

Corespondența primită de la Mihaela Oancea

Conform Programului de instruire, după terminarea activității de zbor, elevii-piloți au plecat într-o scurtă vacanță. La întoarcere s-a continuat pregătirea teoretică la sală

cu elementele noi specifice anului trei de instruire, inclusiv cunoaşterea avionului AN-2[11] care urma să fie folosit pentru instruire începând din primăvara următoare.

Anul trei: împlinirea visului

Pregătirea iniţială la sol în vederea declanşării zborului de instruire pe avionul AN-2 s-a desfăşurat în perioada 30.03.1975 – 31.03.1975, astfel:

- Duminică 30.03.1975, la sala de pregătire, *Prelucrarea instrucţiunilor de aerodrom (Focşani) şi restabilirea orientării*, lector Mr. Peneş Dan, durata: 3 ore;
- Duminică 30.03.1975, la sala de pregătire, *Cunoaşterea şi însuşirea ordinelor şi instrucţiunilor metodice de zbor*, lector Mr. Teodorescu Gheorghe, durata: 3 ore;
- Duminică 30.03.1975, la aerodrom, *Călcarea aerodromului cu piciorul, instalarea startului, executarea activităţilor de start*, lector Cpt. Smilski Marian, durata 2 ore;
- Luni 31.03.1975, la avion, *Practică la avioane,* lector Cpt. Smilski Marian, durata 2 ore;
- Luni 31.03.1975, la sala de pregătire, *Pregătirea preliminară a zborului şi predarea aclimatizării*, lector Mr. Teodorescu Gheorghe, durata: 3 ore;
- Luni 31.03.1975, la sala de pregătire, *Lucrare scisă în vederea începerii zborului*, lector Cpt. Smilski Marian, durata 2 ore;
- Luni 31.03.1975, la sala de pregătire, *Verificarea pregătirii*, lector Cpt. Smilski Marian, durata 2 ore.





Fotografiile de mai sus, făcute pe parcursul verii anului 1975, reprezintă secvenţe din activitatea noastră. Fotografia din stânga: cu grupa de zbor (instructor Locotenent Petre Emil) lângă avionul AN-2. Fotografia din dreapta: cu grupa de zbor (instructor
Locotenent Petre Emil, în spate, iar pe bancă, de la stânga la dreapta: Olteanu Nicolae, Petre Petre, Peţa Ştefan, Năstăsie Florian Vartolomei Mircea, Vârlan Doru) la pregătirea pentru zbor (briefing).

Primul meu zbor de instruire pe avionul AN-2 a avut loc în ziua de joi 3 aprilie 1975, la o înălțime de 400 metri (zonă de aclimatizare) și a durat 30 de minute; în aceeași zi a mai urmat un zbor (zonă de aclimatizare) de 27 de minute, la 600 metri. Următorul zbor, de 29 de minute, la 500 metri înălțime, a avut loc sâmbătă 5 aprilie 1975. Luni 7 aprilie 1975, timp de 2 ore, sub coordonarea căpitanului Smilski Marian, la sala de pregătire, s-a predat și însușit T.P.D.C. cu avionul AN-2. Au urmat alte zboruri de aclimatizare și T.P.D.C.: miercuri 9 aprilie 1975, apoi marți 15, miercuri 16, joi 17, miercuri 23(mare sărbătoare religioasă: Sfântul Gheorghe !), joi 24 aprilie 1975. Urmează, în cursul lunii mai, un program intens de TPDC: vineri 9 mai (Izvorul Tămăduirii!), marți 13, miercuri 14 (două zboruri), vineri 16 mai 1975. Luni 19 mai (lunea era, conform regulilor din Școală, dedicată "întreținerii tehnicii de zbor"), la sala de pregătire, timp de 2 ore, sub coordonarea cpt. Smilski Marian, analizăm ... zborul în dublă comandă.Pe 20 mai (marți) zbor 32 de minute, apoi miercuri 21 mai (Sfinții Împărați Constantin & Elena! - deh! Noi NU avem sărbătoare, noi ne instruim în zbor), *joi 22 mai - trei T.P.D.C. (zbor de control) și un T.P.S.C.(tur de pistă în simplă comandă - primul zbor în S.C. pe avionul AN-2), apoi vineri 23, marți 27, joi 29 mai 1975 - numai zboruri în simplă comandă!* Au mai urmat alte două zboruri până la încheierea lunii mai: vineri 30 și, respectiv, sâmbătă 31 mai. Luni 26 mai, conform tradiției din escadrilă, am avut, la sala de pregătire, instruire teoretică asupra zborului în dublă comandă pe rută și, respectiv, cu privire la desfășurarea zborului instrumental cu avionul AN-2. Sosește luna iunie în cursul căreia am executat ceva zboruri de instruire (dublă și simplă comandă), astfel: marți 3 iunie, vineri 6 iunie, miercuri 11 iunie, sâmbătă 14 iunie (2 zboruri: unul în dublă și altul în simplă comandă), marți 17 iunie, miercuri 18 iunie, vineri 20 iunie (simplă comandă), marți 24 iunie (iar mare sărbătoare: Sfântul Ioan Botezătorul / Sânzienele, zbor în simplă comandă !), miercuri 25 iunie (simplă comandă).

În sfârșit, ultima lună calendaristică de instruire-n zbor și, respectiv, de Școală de aviație, luna iulie a adus ceva zboruri, dar puține, departe de a ne fi făcut Programul total de minim 150 ore necesare obținerii Brevetului de pilot profesionist. Marți 8 iulie, joi 10 iulie, sâmbătă 12 iulie, luni 14 iulie au fost zile de zbor în simplă comandă, apoi luni 14 iulie (al doilea zbor în aceeași zi), miercuri 16 iulie (două zboruri), marți 22 iulie (un zbor) au fost dedicate zborului în dublă comandă. Marți 22 iulie(al doilea zbor zbor), miercuri 23 iulie(două zboruri), joi 24 iulie 1975 au fost zboruri în simplă comandă. În plus, *zborul din 24 iulie 1975 a fost un zbor de control și brevetare și, respectiv, ultimul zbor de instruire pe avionul AN-2 și din Școala de aviație!* Pe parcursul anului 1975 am zburat un număr de 29 de ore și 34 de minute, ceea ce a însemnat un număr de 104 aterizări. Extrem de puțin!

Escadrila noastră dotată cu aeronave AN-2, detașată pentru executarea zborului de instruire la aerodromul Focșani, era comandată de către colonelul Stroia Nicolae. În componența acesteia, dacă este să ne referim la "cadrele"[12] care ne gestionau instruirea, au fost numai ofițeri comandori și oameni deosebiți. Iață cum apar aceștia într-o fotografie făcută în această perioadă (joi 24 iulie 1975).

O figură aparte printre instructorii noștrii o făcea maiorul Teodorescu Gheorghe, zis “Mangafaua”: *“… Bă, fără noi, mașinile astea de zburat nu sunt decât niște fiare moarte. Le-am înnobilat cu sângele nostru. Cu visele. Cu speranțele. Cu poezia din noi, ăia de-o avem… Și v-o spun eu. Am crezut că singura noastră viață e aici. Aiurea! Viața aia poate fi la fel de bine oriunde, dacă rămânem barbați fără să devenim tembeli…”*



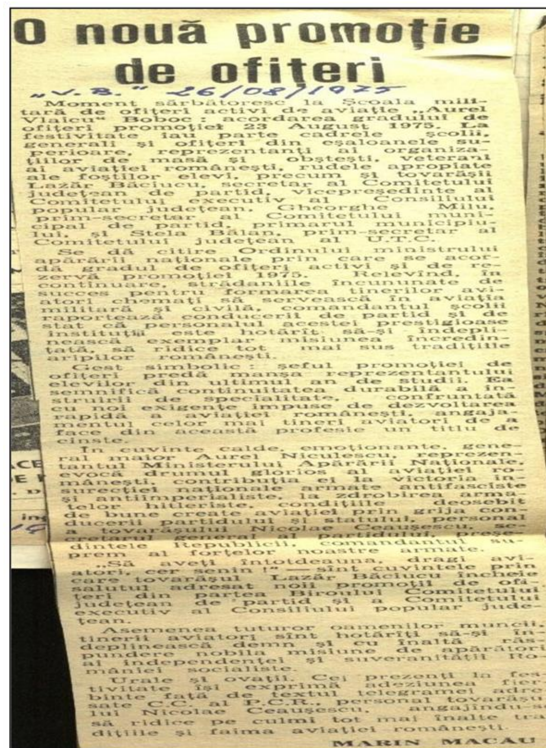
Vârlan Doru împreună cu comandantul patrulei de aeronave AN – 2, comandor Smilski Marian, în ziua absolvirii Școlii de la Boboc: 21 august 1975.

Comandantul patrulei de aeronave AN-2 era domnul comandor Smilski Marian - un instructor cu origini poloneze și un om deosebit. Pe parcursul carierei sale, datorită poate numelui său care indica o origine străină, conform vremurilor în care a trăit, a trebuit să-și țină „ciocul mic” pentru a nu duce la vreo bănuială, doamne ferește! Oricum, de felul său era un tip liniștit și sfătos. Sau, conform celor scrise de el însuși pentru monografia S.S.A.C.: “M-am născut la data de 3 august 1945 în comuna Agăș din județul Bacău. Am copilărit în București, unde am urmat și școala generală. În anul 1963 am absolvit Liceul militar ”Ștefan cel Mare” din Câmpulung Moldovenesc, iar în anul 1967 ”Școala militară de ofițeri de aviație ”Aurel Vlaicu”. Am fost avansat la gradul de locotenent și repartizat ca instructor de zbor în aceeași Școală. Ulterior, în anul 1978, am absolvit Academia de înalte studii militare. Toată activitatea mea de pilot am desfășurat-o ca instructor de zbor în Școala militară, iar funcțiile au avansat succesiv până la aceea de locțiitor pentru zbor al comandantului. Am ieșit la pensie în anul 1993, având funcția de inspector șef de pilotaj și siguranța zborului la Institutul de aviație ”Aurel Vlaicu” Boboc – Buzău. De menționat că în Școală am fost instructor de zbor doar pentru Promoțiile de piloți instruiți pentru aviația civilă...”

Nouă promoție de ofițeri

(**articol din presa vremii**)

“Moment sărbătoresc la Şcoala militară de ofiţeri activi de aviaţie „Aurel Vlaicu” Boboc: acordarea gradului de ofiţeri *Promoţiei 23 august 1975*. La festivitate iau parte cadrele Şcolii, generali şi ofiţeri din eşaloanele superioare, reprezentanţi ai organizaţiilor de masă şi obstesti, vetereni ai aviaţiei româneşti, rudele apropiate ale foştilor elevi, precum şi tovarăşii Lazăr Băciucu, secretar al Comitetului judeţean de partid, vicepreşedinte al Comitetului executiv al Consiliului popular judeţean, Gheorghe Milu, prim-secretar al Comitetului municipal de partid, primarul municipiului, şi Stela Bălan, prim-secretar la Comitetului judetean al U.T.C.



O nouă promoție de ofițeri

„V.B.” 26/08/1975

Moment sărbătoresc la Școala militară de ofițeri activi de aviație „Aurel Vlaicu" Boboc: acordarea gradului de ofițeri promoției 23 August 1975. La festivitate iau parte cadrele școlii, generali și ofițeri din eșaloanele superioare, reprezentanți ai organizațiilor de masă și obștești, veterani ai aviației românești, rudele apropiate ale foștilor elevi, precum și tovarășii Lazăr Băciucu, secretar al Comitetului județean de partid, vicepreședinte al Comitetului executiv al Consiliului popular județean, Gheorghe Milu, prim-secretar al Comitetului municipal de partid, primarul municipiului, și Stela Bălan, prim-secretar al Comitetului județean al U.T.C.

Se dă citire Ordinului ministrului apărării naționale prin care se acordă gradul de ofițeri activi și de rezervă promoției 1975. Relevînd, în continuare, strădaniile încununate de succes pentru formarea tinerilor aviatori chemați să servească în aviația militară și civilă, comandantul școlii raportează conducerii de partid și de stat că personalul acestei prestigioase instituții este hotărît să-și îndeplinească exemplar misiunea încredințată, să ridice tot mai sus tradițiile aripilor românești.

Gest simbolic: șeful promoției de ofițeri predă manșa reprezentantului elevilor din ultimul an de studii. Ea semnifică continuitatea durabilă a instruirii de specialitate, confruntată cu noi exigențe impuse de dezvoltarea rapidă a aviației românești, angajamentul celor mai tineri aviatori de a face din această profesie un titlu de cinste.

In cuvinte calde, emoționante, general maior Aurel Niculescu, reprezentantul Ministerului Apărării Naționale, evocă drumul glorios al aviației românești, contribuția ei la victoria insurecției naționale armate antifasciste și antiimperialiste, la zdrobirea armatelor hitleriste, condițiile deosebit de bune create aviației prin grija conducerii partidului și statului, personal a tovarășului Nicolae Ceaușescu, secretarul general al partidului, președintele Republicii, comandantul suprem al forțelor noastre armate.

„Să aveți întotdeauna, dragi aviatori, cer senin!" — sînt cuvintele prin care tovarășul Lazăr Băciucu încheie salutul adresat noii promoții de ofițeri din partea Biroului Comitetului județean de partid și a Comitetului executiv al Consiliului popular județean.

Asemenea tuturor oamenilor muncii, tinerii aviatori sînt hotărîți să-și îndeplinească demn și cu înaltă răspundere nobila misiune de apărători ai independenței și suveranității României socialiste.

Urale și ovații. Cei prezenți la festivitate își exprimă adeziunea fierbinte față de textul telegramei adresate C.C. al P.C.R., personal tovarășului Nicolae Ceaușescu, angajîndu-se să ridice pe culmi tot mai înalte tradițiile și faima aviației românești.

MARIN MACAU

Fotocopie a unui articol de ziar (Viaţa Buzăului, 26 august 1977)

Se dă citire Ordinului ministrului apărării nationale prin care se acordă gradul de ofiţeri activi şi de rezervă Promoţiei 1975. Relevând, în continuare, strădaniile încununate de succes pentru formarea tinerilor aviatori chemaţi să servească în aviaţia militară şi civilă, comandantul Şcolii raportează conducerii de partid şi de stat că personalul acestei prestigioase instituţii este hotărât să-şi îndeplinească exemplar misiunea încredinţată, să ridice tot mai sus tradiţiile aripilor româneşti. Gest simbolic: şeful promoţiei de ofiţeri predă manşa reprezentantului elevilor din ultimul an de studii. Ea semnifică continuitatea durabilă a instruirii de specialitate, confruntată cu noi exigenţe impuse de dezvoltarea rapidă a aviaţiei românesti, angajamentul celor mai tineri aviatori de a face din această profesie un titlu de cinste. În cuvinte calde, emoţionante, general maior Aurel Niculescu, reprezentantul Ministerului Apărării Naţionale, evocă drumul glorios al aviaţiei românesti, contribuţia ei la victoria insurecţiei naţionale armate antifasciste şi antiimperialiste, la zdrobirea armatelor

hitleriste, condiţiile deosebit de bune create aviaţiei prin grija conducerii partidului şi statului, personal a tovarăşului Nicolae Ceauşescu, secretarul general al partidului, preşedintele republicii, comandantul suprem al forţelor noastre armate.“Să aveţi întotdeauna, dragi aviatori, cer senin!” - sunt cuvintele prin care tovarăşul Lazăr Băciucu încheie salutul adresat noii Promoţii de ofiţeri din partea Biroului Comitetului judeţean de partid şi a Comitetului executiv al Consiliului popular judeţean. Asemenea tuturor oamenilor muncii, tinerii aviatori sunt hotărâţi să-şi îndeplinească demn şi cu înaltă răspundere nobila misiune de apărători ai independenţei şi suveranităţii României socialiste. Urale şi ovaţii. Cei prezenţi la festivitate îşi exprimă adeziunea fierbinte faţă de textul telegramei adresate C.C. al P.C.R., personal tovarăşului Nicolae Ceauşescu, angajându-se să ridice pe culmi tot mai înalte tradiţiile şi faima aviaţiei româneşti.” (Marin Macău în ziarul “Viaţa Buzăului” - 26 august 1975)

Promoţia 1975[13]



Promoția 1975 de aviatori civili (și ofițeri în rezervă), împreună cu instructorii de zbor, la absolvirea Școlii militare de ofițeri de aviație “Aurel Vlaicu” – Boboc, Județul Buzău...

Așa cum am amintit anterior, S.S.A.C. a organizat concurs de admitere[14] în anul 1972. Școala, care a fost inițiată și organizată pentru a pregăti personal profesionist calificat necesar aeronauticii civile românești, conform standardelor vremii, a avut, din păcate o viață scurtă. Pe parcursul instruirii, după primul an de studii, am fost integrați Școlii militare de ofițeri de aviație “Aurel Vlaicu”. A fost o măsură bună sau nu? Aprecierile au fost și au rămas până în ziua de azi împărțite. Mulți dintre noi elevii-piloți s-au simțit păcăliți, trădați … dar Proiectul nostru (acela de a ajunge piloți profesioniști civili) a rămas funcțional. Pentru mine NU a fost grea această Școală organizată sub auspicii militare; fusesem anterior militar în termen (soldat), Școala aceasta a fost … parfum …față de ceea ce-am pătimit ca soldat la U.M. o1656 București. Dar pentru majoritatea colegilor mei a fost greu sau foarte greu și, din multe puncte de vedere, i-a marcat cu amintiri pe care greu le-or uita. Greu ori ușor, timpul a trecut relativ repede, iar noi am ajuns … “Promoția 23 august 1975” de aviatori civili și ofițeri în rezervă cu acte-n regulă!



Revederea colegilor din şcoala de aviaţie după 35 de ani de la absolvire.

… Din nou la şcoala de aviaţie, *Boboc*[15], 8 septembrie 2010. Foştii elevi - piloţi şi instructorii lor, *Promoţia 1975*, după 35 de ani de la absolvirea *Şcolii de aviaţie*[16]... şi-au dat întâlnire din nou la Boboc. Acum piloţi cu mii de ore de zbor şi o experienţă profesională şi de viaţă impresionantă, marea majoritate dintre componenţii acestei Promoţii fiind deja pensionari, atâţi câţi mai sunt în viaţă s-au au reuşit să răspundă chemării de revedere, sunt, chiar spre surprinderea loc, cât şi a instructorilor de asemenea prezenţi, extrem de veseli şi optimişti. Absolvirea acestei Şcoli, altfel spus, împlinirea visului lor din copilărie, a oferit recompense de cele mai multe ori nesperate. Gazdele acestei întâlniri, ofiţeri din actuala structură a unităţii de aviaţie, au fost extrem de amabile şi, de asemenea, au împărtăşit bucuria revederii.

Am absolvit Şcoala de aviaţie! *Totuşi: cine sunt eu ?* Sunt un tânăr cu ochii de culoarea cerului ... căruia măreaţa chemare a înălţimilor i-a dăruit pentru totdeauna albastrul său şi îndrăzneala de a-şi măsura puterile cu imensul ocean de deasupra. Spuneam cândva că-mi place Walt Whitman pentru visele lui puse în versuri de un inegalabil optimism, de o inegalabilă sinceritate. Am înţeles mai târziu că sufletul meu intrase în rezonanţă cu versurile marelui poet. Am visat să zbor, am cutezat să-ncerc, am reuşit să-mi menţin echilibrul pe un aparat ţinut acolo sus de forţe invizibile, pe care altădată nu le-aş fi bănuit. Aşa s-a modelat o pasiune într-o mare dragoste. Oriunde şi oricum privirea mea se contopeşte cu azurul căutând mirajul maşinilor zburătoare. Când sunt acolo sus deasupra Terrei, acolo unde am cutezat să ajung căutându-l pe Vlaicu şi Saint-Exupery, văd realizate căutările şi curiozitatea copilăriei. Dacă oricine poate visa să zboare, este evident cu nu oricine poate realiza acest deziderat. Fireşte, înainte de toate trebuie să existe visul, dorinţa, motivaţia. Acestea se nasc la vârsta inocenţei, în copil stă la pândă aşteptarea, puternică şi fără să lăcrimeze, a destinului unic... Dar pentru a te realiza profesional ca pilot trebuie o serie de condiţii. Pe lângă o sănătate desăvârşită mai intervin o serie de condiţii. Oamenii unor înalte performanţe profesionale sunt înainte de toate oamenii unei înalte conştiinţe. Vocaţia, care trebuie să existe, nu poate fi scoasă la lumină decât printr-o muncă necruţătoare, printr-o stăruinţă care greu îşi găseşte termenul de comparaţie. Ca să brăzdezi cerul lui Vlaicu, Zorileanu, al lui Zorileanu şi Bănciulescu, al lui Mermoz şi Saint Exupery cu un bolid alergând cu sute de kilometri pe oră trebuie să studiezi fără tihnă, să te antrenezi multe ore în zboruri de şcoală sau la bordul simulatorului de zbor. Munca, marele educator al formării şi afirmării personalităţii umane este şi-n acest caz izvorul împlinirii valenţelor umane. Riscul, pe care-l înţelegem şi ni-l asumăm, îl reducem până la relativa lui anulare printr-o pregătire complexă. Viaţa este

materia mult prea prețioasă pentru a îndrăzni să scăpăm din vedere sau să uităm ceva, iar responsabilitatea este uriașă. Mii de minți de excepție au lucrat ca tu să ajungi aici, iar tu trebuie să le încoronezi efortul cu lumina succesului, să demonstrezi cu toată ființa ta că munca lor a fost bună. Nenumăratele ore petrecute în carlinga aeronavei, imaginile de o ireală frumusețe pe care zborul la mii de metri deasupra cotidianului ți le oferă sunt un îndemn pentru cei care cochetează cu artele să se exprime. Da, fără a mă pretinde poet, și eu mi-am așternut uneori gândurile-n chip de vers pe albul îndurător al colii albe:

În zadar ne căutăm, uneori, pe noi înșine,
În zadar facem vinovați pe alții
De rătăcirile noastre, uneori iremediabile,
În zadar toate eforturile,
Dacă zilnic trecem nepăsători pe lângă noi înșine...

Primul meu salt... cu parașuta



Primul salt …

Era într-o zi de *vineri 27 iunie 1975*. Această zi a fost aleasă de către Comandantul escadrilei noastre comandorul Stroia Nicolae pentru a executa saltul de instruire, cu parașuta, salt care, din motive independente de noi elevii-piloți, fusese amânat pe parcursul anilor de Școală de aviație, iar noi mai aveam vreo două luni până la absolvire. Acum trebuia măcar bifat ca realizat… Instruirea pentru acest salt a fost sumară, dar serioasă, preț de vreo oră – două, timp în care am învățat mai ales cum să luăm contactul cu solul… sărind în mod repetat de pe o platformă (scară) folosită de către mecanicii de sol pentru executarea lucrărilor regulamentare de întreținere ale avionului AN-2, platformă la circa trei metri înălțime. Înaintea saltului nostru, al elevilor-piloți, instructorul-parașutist a executat pentru noi un exercitiu real demonstrativ… Și a venit rândul nostru *să facem istorie*[17]! Vântul era cam puternic, dar s-a decis că acesta, vântul, nu putea pune probleme. Avionul, pilotat de comandorul Gheorghe Teodorescu zis "Mangafaua" este trecut în zbor orizontal, de la vest spre est. Sub noi - aerodromul, în stânga - orașul Focșani. Suntem sus la o mie de metri înălține! Poate fi această înălțime atât de infricoșătoare?

Prin dreptul ferestrelor avionului AN-2 în care ne aflam se perindau pufurile imaculate ale norilor răzleți, plutind leneș pe cerul albastru, sub razele unui soare mai strălucitor ca niciodată. Pământul se așterne sub noi ca un tablou încântător, în care o mână

de maestru a îmbinat minunat verdele câmpiilor și al pădurilor, cu galbenul auriu al holdelor în pârg, brăzdate capricios de panglica sclipitoare a râului Milcov și de liniile șerpuitoare ale șoselelor ce leagă în calea lor Focșaniul, care găzduia aerodromul nostru, cu alte sate și orașe…

O mie de metri! Zumzetul motorului biplanului nostru îmi sună în urechi ca o chemare la realitate. Peste puțin timp trebuie să trec un examen practic greu, cu mine însumi, în care curajul și teama își vor disputa întâietatea… Mai trecusem examene în viață, examene grele, dar acesta de acum se anunța mult mai cumplit. Sau cel puțin așa mi se părea atunci…

Trebuia să sar cu parașuta! La acest eveniment nu mă gândisem niciodată mai serios. Acum simțeam parașuta în spate mai grea ca oricând. Chingile mă strângeau groaznic și, pe masură ce clipa saltului se apropia, o sudoare rece se strecura pe sub combinezonul de zbor gri - albăstrui. Alături de mine, colegii mei, cei cu care am să sar peste câteva minute la verticala aerodromului focșănean și în fața cărora trebuia să fiu exemplu; stau tăcuți, aparent nepăsători, schimbând parcă priviri plictisite…Caut să-mi reamintesc veselia gălăgioasă care m-a însoțit la urcarea în avion, glumele și aluziile la perspectiva - care acum mi se părea sumbră - de a deveni îngerași, cu aripioare diafane, dotați cu posibilități nelimitate de a ne avânta în înaltul cerului, cu motor propriu!

Devenisem grav - așa cel puțin credeam că las impresia - ca în preajma unui eveniment solemn, cu priviri care - tot mai des - fixau rugător indicatorul altimetrului, ce urca parcă prea repede. Încă puțin și acul s-a înțepenit - neîndurător– la o mie de metri, privindu-mă sfidător - ironic, parcă vrând să-mi risipească și ultimul licăr de speranță. Acum, așadar, zburam la orizontală, apropiindu-ne de verticala aerodromului. Nu se mai aude decât glasul celor o mie de cai putere ai motorului în stea, intonând o melodie stranie, tulburătoare, stârnind stări sufletești greu de înțeles, răscolind un noian de amintiri… Închid o clipa ochii… Imagini din tinerețea abia începută îmi apar ca niște fulgerări pe un ecran nevăzut, dispărând undeva în umbră. Deosebesc - aievea parcă - chipurile ființelor dragi, care-mi zâmbesc în fugă.

PARTEA VIII-a

SALTURI CU PARAȘUTA

Data	Tipul avionului	Tipul parașutei	Înălțimea de lansare în metri	Ssopul și caracterul saltului	Greșeli ce s-au produs și urmările acestora	Semnătura instructorului parașutist
27-06 75	AH 2	TP-5	1000	Salt de antrenament	Nu au fost.	[illegible]

Consemnarea din Carnetul de zbor a primului (și unicului, de altfel) meu salt cu parașuta. Acest exercițiu era unul obligatoriu pentru fiecare elev-pilot din Școala de aviație.

Chipul trist al mamei îmi amintește de durerea ei sufletească, de lacrimile vărsate pentru unicul ei fiu plecat departe. Iată, îl zăresc și pe tata! Zâmbește ironic - fericit și se mândrește cu fiul lui, pe care tocmai l-a văzut zburând. Sărmane tată, de-ai ști unde sunt acum! Îmi amintesc că, la plecare, nu mi-am luat rămas bun de la ființele mele dragi și-mi pare rău că am fost grăbit, cu nu mi-am cerut iertare pentru necazurile pe care le-am pricinuit în scurta mea viață…

Mă gândesc cât de urât m-am purtat înainte cu parașuta… și cât de puțin m-a interesat acest prețios colac de salvare, de care acum îmi agățam, descurajat, ultimele licăriri de speranță. Oare mă va ierta? Îmi jur în gând ca pe viitor… Tresar speriat! Avionul, cu motorul redus, virează larg, într-un ușor cabraj, amintindu-mi că de acum totul s-a sfârșit. Mă ridic

greoi, forțându-mă să-mi stăpânesc tremurul ce mă cuprinsese, să par calm și sigur, cu fața numai zâmbet.

Privirea mi-alunecă roată în jur fără să pot distinge ceva precis.

Brr! Un fior rece mă străbate prin tot corpul, cutremurându-mă. Simt că încep să-mi pierd definitiv autocontrolul și devine tot mai dificil să mă țin tare în fața asistenței... Pășesc, pe picioare parcă de plumb, spre ușița metalică prin care trebuie să mă arunc în abis. Aud, ca prin vis, ultimele indicații ale instructorului de salt. Cârligul cablului de declanșare automată era deja agățat. În ușă, un vuiet surd mi-a amintit că ultima clipă, cea decisivă, a sosit fără un preaviz mult dorit. Cu un final effort suprem îmi întorc privirile către ceilalți colegi, azi parașutiști, așteptând înșirați în spatele meu. Cred că am vrut să-mi iau adio… Mă apropii, sufocat, de cadrul fuselajului și privesc în gol. Groaza mă scutură și, instinctiv, încerc să mă retrag, dar puterile mă părăsiseră… Inima mi se zvârcolea nebună în piept. O groapă adâncă, enorm de adâncă și întunecată, mă aștepta deschisă, lacomă… Respir greu și înghit în sec niște noduri uscate ce nu se mai sfârșesc… Încă un pas… Închid ochii și… Un curent vijelios de aer m-a izbit brutal, ca un zid, în față. Un gol interminabil la stomac, asemănător cu acela provocat de coborârea dintr-un scrânciob uriaș, mi-a oprit respirația. O smucitură puternică și apoi liniște…

Simțeam că plutesc, cu aripi albe, sclipitoare, larg desfăcute, pe care – desigur – cel ce mi le montase le strânsese prea tare în umeri.

Când am deschis ochii, mai întâi cu teamă, am avut senzația că visez frumos… Coboram lin, într-o legănare dulce ca o muzică nespus de frumoasă, spre pământul drag. Am clipit des și mi-am ridicat privirile în sus, spre parașuta deschisă ca o imensă ciupercă albă, fără coadă, care mă însoțea credincioasă, ținându-mă strâns în chingi ca într-o caldă îmbrățișare maternă. Așadar … mă iertase! I-am zâmbit sfios, făgăduindu-i în gând - pentru a nu știu câta oară – recunoștința mea veșnică și un loc de frunte în inima mea, ocupat până acum numai cu minunata pasăre de metal cu care mă ridicam în văzduh.

O explozie de bucurie copilărească mi-a inundat întreaga ființă. Cântam, strigam și nu mă mai săturam privind încântătorul covor de verdeață și aur, ce mi se așternea la picioare, scăldat în razele aceluiași soare, mai strălucitor ca niciodată.

În jurul meu, la diferite înălțimi, coborau, legănându-se lin, colegii mei…

Clipele de grea încercare prin care am trecut s-au spulberat ca fumurile în văzduh, mistuite de același veșnic noian de amintiri, făcând loc avântului tineresc. Odată cu atingerea pământului, visul care a ținut atât de puțin s-a terminat.

Am sărutat voalura prietenului drag ce mă purtase devotat și care acum se odihnea moale – mătăsos pe covorul verde, unduind în adierea vântului cald de vară. Eram gata din nou să străbat cu el spațiul nesfârșit. Teama se spulberase pentru totdeauna. Treusem, așadar, și acest examen… Dar, ce era mai important, câștigasem în plus încrederea neclintită în parașuta, pe care – recunosc – o neglijasem până atunci.

N.B.: Colegii mei din Promoția 1975 au efectuat saltul de antrenament cu paraș uta de concepție românească TP 5, concepută de Colonel Ioan Petcu și ing. V. Pascu.

NOTE EXPLICATIVE

[1] ***Aerodromul Focșani***, *în august 1916, a fost amenajat ca TEREN DE ZBOR folosit mai mult de către aviația germană, în primul război mondial, după retragerea trupelor române în Moldova. În "Istoria Aviației Române", la pagina 108, este consemnat faptul că a avut loc o luptă aeriană între plutonierul aviator Atanasie Rotaru și două avioane germane care decolaseră de pe aerodromul Focșani. În al doilea război mondial, de pe aerodromul de la Focșani a zburat și Escadrila 100 Transport cu planoare D.F.S.-D7, remorcate de avioanele I.A.R.-39, al cărei comandant a fost locotenentul aviator Mircea Găbureanu. Zborul pe aerodromul Focșani, întrerupt după al doilea război*

mondial, a fost reluat în anul 1949, în lunile aprilie - mai, de către Grupul de pilotaj dotat cu avioane Nardi F.N. 305, I.A.R.-27, I.A.R.-39 și I.A.R.-80. Grupul de pilotaj făcea parte din Școala militară de pilotaj de la Tecuci. Comandantul acestui Grup a fost, inițial, colonelul Suceveanu Florin, succedat apoi de către căpitanul Ion Popescu-Greaca, în timp ce celălalt Grup de pilotaj, comandat de către căpitanul aviator Nicolae Fulga, dotat cu avioanele Fleet F-10G și PO-2, a rămas pe aerodromul de la Tecuci. Zborul pe aerodromul Focșani, din anul 1949, a continuat până în anii 1955 - 1956 când, în ultimii doi ani, pe o pistă de pământ petrolată, au zburat avioanele cu reacție MIG - 15. În anul 1971, pe aerodromul de la Focșani s-a început recondiționarea pistei de zbor, a barăcilor și a hangarului, în luna mai 1972 reluîndu-se activitatea de zbor pe acest aerodrom de către S.S.A.C. Din anul 1956, după întreruperea zborului pe avioanele MIG-15 de către Escadrila a V-a din Școala militară de ofițeri de aviație de la Tecuci, pe aerodromul Focșani, municipalitatea a cazat un grup de țigani nomazi care au folosit barăcile (care fuseseră săli de clasă...) ca grajduri pentru cai, în felul acesta degradându-le. Cu sprijinul oficialităților județene, ca urmare a Decretului 379/1971 prin care s-a înființat S.S.A.C., Cooperativele din municipiul Focșani au fost mobilizate, reușindu-se ca într-un timp foarte scurt, să fie recondiționate toate clădirile apte de a fi locuite. Zborul a început pe data de 18 mai 1972, cu elevii anului întâi, iar în anul 1973 - 1973 cu elevii anului doi. (Document întocmit de către comandor Aurel Pruia, joi 20 august 2015)

[2] ***ZBOR - deplasare în atmosferă a unei aeronave.*** *După momentul desfășurării există:* ***zbor de zi*** *(începe la 30 de minute după răsăritul soarelui și se încheie cu 30 de minute înainte de apus) și* ***zbor de noapte*** *(începe la 30 de minute după apusul soarelui și se încheie cu 30 de minute înainte de răsărit) raportându-se la ora locală. După mijloacele și metodele utilizate există:* ***zbor la vedere VFR*** *(orientarea în aer față de sol și eventualele aeronave aflate în trafic se face prin observare directă, aprecierea distanțelor, a înălțimilor, a vitezelor etc. făcându-se din ochi) și* ***zbor instrumental IFR*** *(datorită lipsei de vizibilitate – nori, ceață etc. – orientarea se face cu ajutorul instrumentelor de bord). După natura susținerii în aer există:* ***zbor fără motor*** *(aeronave care nu utilizează decât caracteristicile aerodinamice constructive: planoare, deltaplane, parapante etc.) și* ***zbor cu motor*** *(aeronave care utilizează ca mijloc principal de propulsie forța generată de un motor: avioane, elicoptere etc.). În funcție de alți factori sau de scop, se disting și alte feluri de zbor.* ***Zbor în condiții meteo grele IMC****, efectuat parțial sau total fără vizibilitatea solului și a orizontului natural, având un plafon coborât și o vizibilitate redusă (în nori, între straturi de nori, pe precipitații puternice, sub nori, dar la mică înălțime), impunând măsuri speciale de navigație, complexitatea acestora depinzând de tipul și de aparatura de bord a aeronavei.* ***Zbor terestru****, efectuat în straturile relativ dense ale atmosferei, în câmpul gravitațional al Pământului.* ***Zbor transmeridian****, efectuat peste fuse orare, determinând oscilații ale ritmului arcadian.* ***Zbor razant****, efectuat la foarte mică înălțime, urmărind relieful solului, prezentând interes din punct de vedere militar prin realizarea surprinderii inamicului, radiolocatoarele terestre de descoperire devenind ineficiente, zgomotul avionului supersonic auzindu-se la obiectiv după trecerea sa.* ***Zbor de luptă****, executat în scopul îndeplinirii unei misiuni de luptă.* ***Zbor de aclimatizare****, efectuat în vederea obișnuirii organismului cu mediul aerian.* ***Zbor în dublă comandă****, efectuat în procesul de instruire de către piloți-elevi pe aeronavele de școală dotate cu dublă comandă, cu* ***instructor*** *la bord în scopul învățării pilotajului, a navigației aeriene etc.* ***Zbor de încercare****, efectuat cu aeronavele prototip în vederea testării parametrilor tehnico-tactici proiectați.* ***Zbor demonstrativ****, efectuat în scopuri didactice sau în cadrul mitingurilor aviatice.* ***Zbor acrobatic****, executat cu aparate de zbor special construite pentru a dezvolta îndemânarea pilotului pentru cunoașterea aparatului și aprecierea corectă a propriilor posibilități; are caracter demonstrativ sau competitiv.* ***Zbor pe spate****, avionul este pilotat având comenzile în profunzime și direcțiile inversate.* ***Zbor în oglindă****, executat de două avioane la o distanță de 2-3 m unul de celălalt, unul dintre acestea zburând pe spate.* ***Zbor la punct fix****, regim în care elicopterul se menține la o anumită înălțime față de sol fără a înainta, e important în operațiuni speciale (salvare, remorcare, desant aeropurtat și antisubmarin etc.).* ***Zbor planat****, fără motor, executat de un planor sau un avion cu motorul oprit.* ***Zbor plutit****, executat în curenți ascendenți în care un planor (deltaplan sau parapantă) câștigă sau își menține înălțimea; poate fi executat la* ***pantă, faleză*** *sau* ***termic*** *(curenți ascendenți).* ***Zbor termodinamic****, executat la pantă, constând în utilizarea alternativă a curenților dinamici care urcă panta și a căminelor termice.* ***Zbor de undă*** *sau* ***în curenți oscilatorii****, executat în curenții ondulatorii din norii altocumulus, care oferă un câștig de înălțime lent, dar în timp îndelungat.* ***Zbor în fața frontului de furtună****, efectuat prin patrulare, manevrele fiind similare zborului plutit la pantă, în masa de aer cald împinsă de aerul rece al frontului.* ***Zbor de înălțime****, efectuat în curenți ascendenți cu realizarea unui câștig de înălțime de cel puțin 1000 m (pentru planare).* ***Zbor de durată****, executat în curentul dinamic de pantă, undă lungă sau termic în scopul menținerii cât mai mult în aer.* ***Zbor de distanță****, efectuat în scopul realizării unei distanțe parcurse în zbor cât mai mari, putând avea și* ***țel fixat*** *(cu meționarea unei rute fixe, executat cu vânt de față, vânt de spate sau cu întoarcere la aerodromul de plecare).* ***Zbor subsonic****, nu depășește viteza de*

*1M. **Zbor supersonic**, nu depășește viteza de 5M. **Zbor hipersonic**, depășește viteza de 5M, desfășurarea acestuia în straturile dense ale atmosferei implică puternica încălzire a învelișului aeronavei, acesta trebuie să fie construit din oțeluri speciale refractare (titan) sau să aibă straturi ceramice pentru a combate bariera termică, de regulă se execută la înălțimi mari unde densitatea aerului fiind redusă, încălzirea se micșorează, sau în cosmos unde frecarea cinetică dispare lipsind aerul.*

[3] ***ZBOR ÎN SIMPLĂ COMANDĂ.*** *Toți piloții de performanță au început zborul ca simpli elevi, după care au avansat, dobândind aptitudinile necesare zborului de performanță, fie el zbor de distanță, fie zbor acrobatic. Cu toții au trecut însă prin emoțiile primului zbor în simplă comandă (primul zbor singur, pentru cei mai puțin familiarizați cu limbajul de aerodrom). De aceea, zilele, altfel normale, din viața de zi cu zi a unei școli de zbor devin atât de deosebite și pline de esență cu ocazia acelor evenimente unice din viața fiecărui pilot în devenire. Emoțiile sunt deopotrivă din partea elevilor, cât și a instructorilor; trăirile sunt, cred, la fel de intense de ambele părți.*

[4] ***TURUL DE PISTĂ.*** *Este un zbor de instrucţie executat deasupra aerodromului, care conţine toate elementele de pilotaj: decolarea, luarea înălţimii în remorcaj, declanşarea, zborul liber (linie dreaptă, viraje), priza de aterizare şi aterizarea şi se notează prescurtat TP.*

[5] ***Altimetrul*** *este un instrument cu care se măsoară altitudinea (înălțimea) față de un nivel de referință (nu neapărat nivelul mării), aflat la bordul avioanelor (aparatelor de zbor). El indică înalțimea de zbor față de nivelul aerodromului de decolare și se bazează pe principiul descreșterii **presiunii atmosferice**, în raport cu înălțimea. De fapt el este un **barometru**, cu indicații în unități de înălțime. A fost inventat de **Louis Paul Cailletet**. În 1928, **Paul Kollsman** realizează un altimetru barometric de precizie, care să intre în dotarea **avioanelor**. **Lloyd Espenschied** realizează în 1924 primul altimetru **radio**. Utilizarea în **aviație** a barometrului cu mercur este practic imposibilă, din cauza variațiilor relativ bruște de viteză și înălțime și de aceea este înlocuit cu o capsulă metalică vidată, confecționată din tablă foarte subțire. Pereții capsulei fiind foarte elastici, sub acțiunea presiunii atmosferice se deformează. Deformația, proporțională cu variația presiunii exterioare, printr-un sistem de transmisie, este condusă la un ac indicator, care se mișcă în fața unui cadran gradat în unități de înălțime. În cazul urcării **avionului**, presiunea atmosferică scade, pereții elastici ai capsulei întâlnesc o rezistență mai mică, deci capsula se dilată, punând în miscare mecanismul de transmisie care, la rândul lui, imprimă acului indicator o mișcare proporțională cu valoarea deformației. Pe cadranul aparatului sunt indicate atât unitați de presiune, cât și valoarea înălțimilor corespunzătoare. Întrucât altimetrul ar indica înălțimea față de nivelul mării, este prevăzut cu un buton de "calaj" (reglare sau aducere la zero), al cărui rol este de a permite corectarea erorilor datorate variației presiunii atmosferice la sol, astfel ca aparatul să indice întotdeauna, înălțimea față de aerodromul de plecare. Această operație poartă denumirea de "calaj altimetric".*

[6] ***CONTROLUL AVIONULUI:***
Înainte de începerea activităţii de zbor se va efectua un control al avionului pe sol. Acest control permite asigurarea că avionul nu prezintă defecţiuni aparente şi că este în stare bună de zbor. Dacă în timpul activităţii avionul rămâne nesupravegheat va fi necesar ca înainte de zbor să se facă iarăşi un control amănunţit şi care cuprinde următoarele părţi:
A. controlul cabinei unde se verifică:
- paraşuta, chingile de scaun;
- absenţa corpurilor străine;
- deblocarea şi funcţionarea comenzilor (manşă, palonier, volet, compensator;
- fixarea şi integritatea tabloului şi a instrumentelor de bord;
- fixarea acumulatorului şi funcţionarea staţiei radio;
- starea şi curăţenia plexiglasului;
-funcţionarea legăturii radio.
B. controlul exterior al avionului, unde se verifică:
- fixarea capotajelor la încastrarea aripii pe fuselaj;
- aripa stângă, verificând starea suprafeţei (nituri slăbite), jocul eleronului, jocul la încastrarea aripii, precum şi lanţul cinematic al comenzilor, prin intermediul ferestrelor de vizitare;
- fuselajul (starea învelişului şi eventualele deformaţii produse în urma unor lovituri);

- ampenajele (orizontal şi vertical), verificând starea şi jocul suprafeţelor de comandă; jocul ampenajelor la încastrarea pe fuselaj. Totodată se verifică şi unghiurile de bracaj ale profundorului şi ale direcţiei;
- se continuă verificarea fuselajului pe partea dreaptă, după care se va controla aripa dreaptă, ajungând în final tot în faţă unde se va verifica starea prizei de aer.

[7] ***Botezul aerului.*** *De la promoția de piloți 1915 a rămas ca TRADIȚIE obiceiul ca după primul său zbor în simplă comandă pilotul să fie dat de trei ori cu fundul în niște scaieți, cu scopul de a deveni mai sensibil și a simți zborul cât mai bine, ferindu-se a lua, la aterizare, contact brutal cu pământul. ...Imediat după ce coboară din avionul-școală, după primul său zbor în simplă-comandă, după ce este felicitat, îmbrățișat, sărutat de către propriul instructor de zbor, de către alții din conducerea Școlii de zbor, de către colegi ... elevul-pilot este apucat de brațe și de picioare și dat cu fundul de pământ, nu vede grămada de spini peste care este lăsat, dar știe că există acolo și mai ales o simte, pentru că nu scapă de ea nici un pilot! Ce înseamnă acest ritual? Va trebui să călătorească, să bată cu piciorul și cu rucsacul în spate toate drumurile deasupra cărora a zburat; din care n-a reținut nimic, pentru că de acolo, de sus, nu prea se poate reține nimic din detaliile pământene.*

[8] ***Apropierea finală şi aterizarea.*** *Apropierea finală este faza zborului care pregăteşte aterizarea propriu-zisă şi se caracterizează prin:*
- panta de apropiere;
- lungimea pantei de apropiere;
- un punct de atingere a solului de către panta de apropiere şi care este punctul vizat în timpul apropierii finale. Panta trebuie să fie suficient de lungă pentru a permite corectarea greşelilor înainte de aterizare. Înaintea fiecărei aterizări pe care o vom executa cu instructorul vom vizualiza pe sol un punct care se află la cca. 50 m în spatele "T"-ului. Orice variaţie de viteză pe panta de aterizare poate duce la o aterizare dificilă: prea scurtă la viteză mică sau prea lungă viteză mare. Din experienţă s-a văzut că o viteză de apropiere cu 10% mai mare ca viteza optimă de apropiere va duce la o lungire a aterizării cu 100 m. Apropierea se poate face prea lung, (deasupra pantei), corect (pe pantă) sau prea scurt (sub pantă). Apariţia acestor cazuri de apropiere greşită este cauzată de aprecierea eronată a intensităţii vântului. Astfel, dacă vântul este mai slab decât l-am apreciat, vom executa o aterizare lungă, iar dacă vântul este mai tare, vom executa o aterizare scurtă, cu toate că noi am păstrat tot timpul panta şi viteza constantă.

[9] ***VIRAJUL.*** *Virajul este zborul avionului pe o traiectorie circulară. Are ca scop schimbarea direcţiei de zbor a avionului.Virajul se execută în următoarele faze:*
a. pregătirea virajului;
b. intrarea în viraj;
c. menţinerea virajului;
d. scoaterea din viraj;
a. Pregătirea virajului constă în verificarea spaţiului aerian în care vom evolua şi luarea unui reper (de ex 90^0). Propriu-zis nu este o fază a virajului.
b. După ce ne-am asigurat că în zona în care dorim să facem virajul nu este o altă aeronavă vom da comenzi de intrare în viraj, comenzi care constau din manşă şi palonier în partea dorită. Aceste comenzi se dau în aceeaşi parte, în cantităţi proporţionale şi în mod progresiv pentru a putea urmări modul cum se înclină avionul. Cantitatea de palonier dată va fi ceva mai mare decât cea necesară virajului pentru a elimina momentul negativ. Totodată, pe măsură ce avionul se înclină, se va observa tendinţa acestuia de a coborî botul. Acest lucru se întâmplă
datorită faptului că după ce avionul s-a înclinat, direcţia bracată va crea o forţă ce nu mai este orientată pe orizontală, ci oblic în sus. Această forţă va avea o componentă pe verticală care
va ridica coada avionului (va coborî botul). Componenta va fi cu atât mai mare cu cât înclinarea în viraj este mai mare. Pentru a elimina tendinţa de a pica botul, va trebui să intervenim cu o forţă pe profundor (realizată prin tragere de manşă) care să anuleze componenta (această manevră se numeşte susţinerea virajului). Întrucât pentru începători este destul de dificil să execute şi intrarea în viraj şi menţinerea pantei corect susţinerea virajului, se recomandă că virajele de şcoală să se facă cu înclinări mici (aprox. 15^0-20^0) unde forţa pe direcţie este mică şi avionul aproape că nu îşi schimbă panta de zbor.
c. Când avionul a atins aproape înclinarea dorită (cca. 15^0-20^0) vom da comenzi de menţinere a virajului. Aceste comenzi constau în manşă lateral şi palonier în partea opusă înclinării pentru ca avionul să nu se mai

încline. Se dă şi comandă de palonier pentru a scoate cantitatea suplimentară dată la intrare pentru eliminarea momentului negativ.
d. scoaterea din viraj se realizează dând manşă şi palonier în partea opusă înclinării şi când a revenit la orizontală, vom reveni cu manşa şi palonierul în poziţia neutră. Întrucât la intrarea în viraj am acţionat (în afară de manşă şi palonier lateral) şi manşa în profunzime pentru a menţine panta normală la viraje cu îclinare, la scoaterea din viraj va trebui să împingem uşor de manşă pentru a elimnina tendinţa de ridicare a botului.

[10] ***Controlul medical la aerodrom.*** *Pe aerodrom echipajul este supus unui control medical, care constă în următoarele operaţii:*
- urmărirea modului cum reacţionează organismul personalului navigant la acţiunea diferiţilor factori care apar în timpul zborului (altitudinea joasă, spargerea plafonului de zbor etc.);
- constatarea modului de suportare a suprasarcinilor în cazul apariţiei răului de avion, a bolii de înălţime;
- interzicerea temporară de la zbor, dacă este cazul;
- diverse observaţii medicale, asupra temperamentului, caracterului, reactivităţii marilor funcţiuni ale organismului etc.;
- observarea medicală a supunerii la un antrenament, la sol ori la zbor, suplimentar;
- ridicarea nivelului cunoştinţelor medicale, prin discuţii, prelegeri şi seminarizări asupra problemelor ridicate de medicina aeronautică, la începători mai ales, şi sesizarea greşelilor aplicării normelor igienice de zbor, mai frecvente;
- notarea, în carnetul de sănătate al personalului navigant, a tuturor datelor ce caracterizează reactivitatea organismului în timpul zborului şi rezistenţa sa.
Controlul medical înainte de zbor. *În afara de controlul medical efectuat la aerodrom, echipajului i se mai face un control medical înainte de decolare, care constă în:*
- controlul asupra respectării regimului de muncă, de odihnă şi a regimului alimentar, din ultimile zile, mai frecvent cu 24 de ore în urmă;
- controlul echipamentului adecvat timpului;
- controlul tensiunii arteriale şi al pulsului;
- controlul vederii, în special în timpul zborului nocturn.

[11] ***Antonov An-2*** *(poreclit în limba rusă: кукурýзник kukuruznik – de la кукуруза kukuruza – „porumb”, date fiind folosirea lui ca avion agricol şi înălţimea mică la care poate opera, cunoscut şi ca Annuşka) este un biplan de producţie sovietică, folosit în special ca avion utilitar. Este urmaşul avionului Polikarpov Po-2 . Este un biplan uşor, monomotor, foarte rezistent şi longeviv (mai este în serviciu). A zburat pentru prima dată în 31 august 1947 şi a fost primul avion proiectat de biroul Antonov. Se spune că Antonov ar fi folosit drept model avionul românesc IAR 39. Este folosit pentru transportul de pasageri, putând transporta 12 persoane, pentru paraşutism şi pentru lucrări agricole. A fost produs între anii 1947 - 1992, deţinând recordul Guiness pentru cea mai lungă durată de fabricaţie a unui avion.*
Caracteristici tehnice:
tip: avion biplan
propulsie: elice
echipaj: 1-2
pasageri: 12
Dimensiuni:
anvergura aripii superioare: 18,2 m
anvergura aripii inferioare: 14,2 m
lungime: 12,4 m
înălţime: 4,1 m
suprafaţă portantă: 71,52 m²
Greutăţi (mase):
greutate totală: 5500 kg
sarcină utilă: 2140 kg
Motorizare:
motor: Şveţov AŞ-62R, în stea cu 9 cilindri, supraalimentat
putere motor: 1000 CP (750 kW)
putere specifică: 140 W/kg
capacitate rezervor: 1200 l

elici: 1
Performanţe
viteză maximă: 258 km/h
viteză de croazieră: 190 km/h
plafon: 4500 m

[12] *Aceștia erau: locotenent-major (medicul escadrilei) Iliescu Spiridon, locotenent colonel Toth Atila, locotenent colonel Stoian Gheorghe, locotenent colonel Nicolae Ştefan, maior Teodorescu Gheorghe, maior Iliescu Traian, locotenent colonel Ivașcu Tache (care se ocupa de îndoctrinarea noastră cu directivele partidului comunist…), locotenent Petre Emil, căpitan Smilski Marian (instructor și comandant de patrulă), locotenent major Nicolescu Nicolae, locotenent Palamiuc Ionel, locotenent Simion Ion, locotenent Şerban Mihai, locotenent Teișan (ofițer meteorolog), locotenent Preda Gheorghe, locotenent Avădanei Victor, maior Peneș Dan*

[13] *La data de 21 august 1975 (ziua formală de absolvire a Şcolii), situația Promoției arăta astfel:*

- *Ungur Victor a decedat în procesul instruirii*
- *7 absolvenți au ales să profeseze în aviația militară : BĂBUŞ G. MISAIL, GĂLETEANU SORIN, PALIŞTAN G. VIRGIL, ROMAN I. MIHAI, STOIAN ST. FLORIAN, SURCEL I. VASILE, SZOCSKA I. IOAN*
- *Furcoi Ovidiu a activat în alte funcții civile (controlor de trafic, inginer etc.)*
- *Iacob Costel s-a îndreptat către artele plastice*
- *55 absolvenți își încep activitatea în aeronautica civilă (piloți civili):*

ANDRONIC V. CICERONE, ANTONESCU (CIUCIU) M. OCTAVIAN, BĂLTĂREŢU A. NICOLAE, BERENGHI I. IOAN, BUTNARU N. NICOLAE, CĂTANĂ S. CONSTANTIN, CHIBICI S. MIHAI, CHIRILĂ M. ŞTEFAN, CORNEANU I. OVIDIU, CUCU V. TEOCTIST, DIMA AL. PETRICĂ, DOBOCAN M. MARIUS, DRAGOMIR G. DORIN, DRAGOMIR V. GHEORGHE, DUMITRAŞCU N. VIRGIL, DUMITRU V. CORNEL, DUMITRU D. ION, FODOR AL. MARTIN, FRIGIOIU ST. FLORICĂ, FRUMUZACHE P. GABRIEL, GEORGESCU I. FLORENTIN, GEORGESCU M. MARIN, GHERGHEL I. BOGDAN EUGEN, IONESCU M. ŞERBAN, JIANU D. GEORGE, LUCA A. VASILE, MARIN A. SORIN, MARIN C. ŞTEFAN, MIHALACHE D. MARIN, MIRICĂ N. VALENTIN, MITU I. MARCEL, MOLDOVEANU P. PETRE, NAIDINESCU I. MARIAN, NĂSTĂSIE A. FLORIAN, NEGREANU E. CORNEL, NICOLAE G. SAVA, OLTEANU I. NICULAE, OPREA V. EUGEN, PANŢÎRU T. DAN, PEŢA I. ŞTEFAN IOAN, PETRE I. PETRE, POPA A. GHEORGHE, POPA I. IOAN, POPESCU E. PETRE, PORDEA G. PETRU, ROŞCA C. TITI, SZEKULA I. IOSIF, ŞERBU C. IOAN, STĂNCESCU E. FLORIN, TĂNASE I. ANDREI, TEODORESCU MIHAI DAN, UDRESCU P. GH. C-TIN, VÂRLAN E. DORU, VARTOLOMEI V. MIRCEA, VASILE GH. ADRIAN

[14] *În vederea organizării concursului de admitere, în vara anului 1972 s-a făcut ceva publicitate în presa / publicațiile vremii, de exemplu în: „Scânteia Tineretului", "Viața Buzăului", "Sport și Tehnică" etc.*

[15] *În fiecare an în ziua de 1 aprilie, personalul din aviaţia Ministerului Apărării Naţionale, Ministerul Administraţiei şi Internelor şi Ministerul Transporturilor şi Infrastructurii, sărbătoreşte înfiinţarea învăţământului militar de aviaţie, ramură de învăţământ creată prin Înaltul Decret Regal 1953 din 27 martie 1912. De atunci şi până în zilele noastre, renumiţi absolvenţi… s-au pregătit pe băncile instituţiei buzoiene, trudind ulterior pentru prestigiul şi renumele Aeronauticii Române. Şcoala de Aplicaţie pentru Forţele Aeriene „Aurel Vlaicu" este moştenitoarea şi continuatoarea învăţământului aeronautic iniţiat atunci, încă de la început punându-se problema unui aerodrom şi a unei locaţii special destinate specificului aerian, împlinirea venind odată cu apariţia aerodromului Ziliştea-Boboc. Aici au prins aripi eroii văzduhului din cel de-al Doilea Război Balcanic, din Războiul de Întregire a Neamului, aşii recordurilor de înălţime, viteză, distanţă şi durată şi ai marilor raiduri aeriene interbelice, temerarii acrobaţiilor la joasă înălţime, neînfricaţii care au combătut cum mult profesionalism şi patriotism în a Doua Conflagraţie Mondială principalele aviaţii din lume, precum şi aviatorii civili şi militari ce fac astăzi onoare statului roman.. Buzoienii au luat cunoştinta cu aviaţia încă din dimineţa zilei de 21 septembrie 1911, când soldatul aviator voluntar Polihroniade Vacas zburând spre Roman, a făcut o aterizare pe terenul de la „Drăgaică" aflat în apropierea gării Buzău, pentru alimentarea avionului*

(operaţiune desfăşurată rapid cu sprijinul soldaţilor din această garnizoană). Şi-a continuat apoi zborul spre Râmnicu Sărat, dar o pală de vânt a determinat o cădere bruscă a avionului şi pilotul a reuşit să aterizeze forţat în apropiere de gara Zoiţa. Doar la 9 mai 1914, când din ordinul Marelui Stat Major, aviaţia militară a executat recunoaşteri aeriene în zona Bucureşti – Ploieşti - Buzău şi Bucureşti - Glodeanu Siliştea – Urziceni – Făurei, două avioane la bordul cărora se aflau echipajele formate din căpitanul pilot Constantin Beroniade - locotenentul observator Ştefan Alexandrescu şi locotenentul pilot Sever Pleniceanu - locotenentul observator Paul Mumuianu, au aterizat la Buzău pe câmpul din apropierea staţiei Căilor Ferate Române „Drăgaica," aviatorii au luat in evidenţă acest excelent teren de zbor. Oficial, în anul 1915 s-au realizat primele amenajări necesare decolării şi aterizării avioanelor militare. Marele Stat Major a luat ulterior în evidenţă un al doilea teren de zbor, aflat în vecinătatea Fabricii de petrol „Saturn". Aşadar, dupa anul 1915, începe la Buzău amenjarea primelor două aerodromuri care vor fi folosite de Corpul de Aviaţie Român în Războiul de Întregire Naţională. Buzăul şi Ziliştea-Boboc, au fost din anul 1915 preferatele lecţiilor de zbor pentru tinerii piloţi militari, permanente, perseverente şi consecvente „producătoare de aviatori", constant reşedinţe a acestora, atât în timp de pace, cât şi în timp de război. O altă perspectivă căpăta învăţământul militar de aviaţie în anul 1927, când se deschid cursurile Şcolii de Perfecţionare pentru Piloţi de Război de la Buzău. Aici îşi desăvârşea pregătirea fiecare aviator, la categoria de aviaţie la care era recomandat. Abia după aceste cursuri se putea dobândi brevetul de pilot de război. Nu există aviatori români care să nu fi trecut, într-o formă sau alta, prin şcolile de aviaţie de la Ziliştea-Boboc. În cererea sa de înfiinţare a unui aerodrom militar de şcoală şi antrenament în apropierea oraşului Buzău, comandorul Constantin Beromiade arăta că: „locul este ideal pentru zbor, datorită condiţiilor meteo rezultate din protecţia Dealurilor Buzăului asupra terenulu întins şi drept numai bun pentru învăţăcei", dar şi perfect din punct de vedere militar, fiind în apropierea Bucureştiului, a Văii Prahovei, la Curbura Carpaţilor şi în apropierea veşnicului aliniament Focşani – Nămoloasa – Galaţi. La începutul anilor 1930 se punea problema construirii unui aerodrom modern pentru instruirea tinerilor aviatori, iar în jurul anilor 1935-1937 se conturează ideea ca aceasta să fie tot în apropierea oraşului Buzău, în zona Ziliştea-Boboc. În anul 1938 când războiul se apropia, a început construcţia cazărmii 329 ZilişteaBoboc, iar la 15 mai 1939 cu utilităţile de zbor minime necesare, s-a dat în folosinţă terenul de zbor pe pământurile ce aparţinuseră lui Alexandru Marghiloman şi cu care au fost împropietăriţi aviatorii decoraţi cu ordinul „Virtutea Aeronautică" în primul război mondial, cedate acum în folosul aeronauticii, pentru a se aşeza aici definitive „cuibul aviatorilor". Intrarea României în Războiul de Reîntregire Naţională la 22 iunie 1941, aduce aviatorilor de pe aerodromul Ziliştea-Boboc, onoarea de a intra primii în luptă, prin pregătirea de la ora 03.00 a misiunii la „sală", decolare la 03.30 întro misiune de bombardament asupra nordului şi sudului Chişinăului, cu prezenţă la obiectiv la ora 04,00. .După cel de-al Doilea Război Mondial, se construiesc pe aerodromul Boboc şi se dau în folosinţă pavilioane cu diferite destinaţii: construcţii pentru modernizarea aerodromului; instalaţii necesare efectivelor; bretele şi platforme betonate; căi de acces către pistă; alte două reţele electrice; o reţea de alimentare cu apă; reţeaua de canalizare, drumuri şi alei, iar institutia ia denumirea de Şcoala Militară de Aviaţie „Aurel Vlaicu" cu sediul oficial la Ziliştea-Boboc-Buzău. Din 10 iunie 1956, a sosit în România primul elicopter Mi-4. La 15 iunie 1956 au început cursurile cu piloţii şi tehnicienii în vederea începerii zborului, cursuri finalizate la 20 august. Ziua de 25 august 1956 a marcat începutul zborului cu elicoptere în România, pe aerodromurile Pipera şi Clinceni. Din septembrie 1965, piloţii de elicoptere au început să fie formaţi numai la Şcoala de Ofiţeri de la Boboc–Buzău, alături de personalul aeronavigant al aviaţiei clasice sau supersonice. În 1971 a luat fiinţă la ZiliăteaBoboc, Buzău, Şcoala Superioară de Aeronautică Civilă care a funcţionat doi ani şi a fuzionat cu Şcoala Militară de Ofiţeri Aviaţie... (Comandor dr. Marius-Adrian Nicoară)

[16] ***Revolutia din decembrie 1989** a deschis instituţiei noi perspective. În 1991 Şcoala de ofiţeri de aviaţie "Aurel Vlaicu" s-a transformat în Institutul militar de aviaţie "Aurel Vlaicu". Începând cu 1997 Institutul militar de aviaţie "Aurel Vlaicu" s-a transformat în Şcoala de Aplicaţie pentru Aviaţie "Aurel Vlaicu". Sarcinile de formare a viitoarelor cadre de aviaţie au fost preluate, din punct de vedere teoretic, de Academia Forţelor Aeriene "Henri Coandă" din Braşov. La 1 august 2003, ca urmare a procesului de transformare şi redimensionare din cadrul Forţelor Aeriene, Şcoala de Aplicaţie pentru Aviaţie îşi schimbă denumirea în Şcoala de Aplicaţie pentru Forţele Aeriene şi reuneşte cele trei categorii de arme specifice Forţelor Aeriene: aviaţie, artilerie şi rachete sol-aer şi radiolocaţie.*

[17] ***PE SCURT DESPRE PARAȘUTISMUL ROMÂNESC**. În România, primul salt cu parașuta dintr-un avion a fost la 19 septembrie 1925, când aviația militară română a fost înzestrată cu parașute Heinecke. Cel care a sarit a fost însuși constructorul german de parașute Heinecke, care a executat 2 salturi ditr-un avion Potez XV, pilotat de locotenentul aviator Paul Dumitrescu. La 19.10.1925 la mitingul de aviație de la Tecuci, locotenentul aviator Jean Nicolescu a devenit primul aviator roman care a sărit cu parașuta din avion. În acelaşi an mecanicul de marină Eugen Sziklay, din Sânnicolau Mare, la mitingul de aviație de la Băneasa, a sărit de la*

1000 de metri, dintr-un avion al companiei Franco-Române, cu o parașută de constructie proprie. În 1928, la Berlin Smaranda Brăescu a devenit prima femeie din Romania care a sărit cu parașuta… Ea a stabilit la 28.10.1931, recordul național de înălțime printr-un salt de la 6000 m, pentru ca la 19 mai 1932, la Sacramento, California, să doboare – cu un salt de la 7 233 m, recordul mondial de înălțime al vremii. În 1936 Traian Dumitrescu Popa a făcut primul său salt cu parașuta la Ploiești, iar în 1937 a fost angajat recepționer la fabrica de parașute Irvin. Tot în 1936, la Băneasa, Ionel Fernic (poet, compozitor și interpret de renume) a făcut primul salt cu parașuta, rămânând ăn amintirea contemporanilor ca un artist al manșei și saltului cu parașuta.Aeronauții au utilizat parașuta pentru a se salva din baloanele avariate, în timpul misiunilor de luptă (observare,cercetare). În Romania, la 2 iulie 1917 locotenentul aviator Gheorghe Demostene Rally, aflat ca observator în nacela unui balon captiv, în timpul luptelor de pe aliniamentul Mărăști-Mărășești-Nămoloasa, fiind atacat de o formație de avIoane inamice, a reușit să se salveze, împreună cu documentele de la bord, sărind cu parașuta de la 1200 m. În același an, în timpul unei furtuni, Rally a fost aruncat din nacelă, salvandu-se încă o dată cu parașuta. Au mai sărit cu parașuta din nacela balonului pentru a se salva locotenenții Dan Bădărău, Mihai Mihalcea și Aurel Secăreanu, putând fi considerați astfel primii parașutiști din România. În România prima școală de parașutiști a fost creată în 1937, în scopul pregătirii piloților. În acel an firma americană Irvin Air-Chute &Co din Bufallo, SUA, a câștigat licitația pentru fabricarea parașutelor ce urmau să intre în dotarea aeronauticii. Fabrica de parașute a fost amplasata pe șoseaua Măgurele (în 1948 avea să fie naționalizată sub denumirea Fabrica de parașute "Aurel Vlaicu ". Firma Irvin a montat la Flotila 1 Aerostație și un turn de parașutare de 80m pentru pregătirea practica a piloților, dat în folosință la 6. 12.1937. Instructor a fost americanul Robert Kokril, în prima serie de cursanți numărându-se și sublocotenentul mecanic de aviație Ștefan Șoverth, rămas în continuare instructor în școală. La 10 iunie 1941, pe lângă centrul de instrucție al aeronauticii (dislocate pe aerodromul Popești- Leordeni) s-a înființat școala de parașutiști costituită în companie de parașutiști în conformitate cu ordinul d. m. nr 93/16 iunie1941, cu un efectiv de 130 elevi (16 ofițeri, 14 subofițeri , 100 grade inferiore) comandată inițial de locotenentul mecanic de aviație Ștefan Șoverth. Brevetarea impunea executarea a 3 salturi, dar se încheia după ce parcurgea întreaga perioadă de pregătire specifică. La 20.10.1941 Statul Major al Aerului a ordonat transferul companiei de parașutiști, de la centrul de instrucție al aeronauticii, la Flotila 1 Aerostație de la Pantelimon. Locotenentul Gheorghe Iordăchescu a fost numit comandantul companiei. La începutul anului 1942 conform ordinului Mareșalului Antonescu, dat Statului Major al Aerului s-a constituit batalionul de parașutiști, format din companiile 8 si 9 parașutiști. Căpitanul Enea Bordan a fost numit comandatul batalionului. La 30.07.1942 cdt. al batalionului a devenit maiorul Ion Ghiță. Din octombrie 1943 și până la desființarea adestuia, la comandă s-a aflat maiorul Teodor Dobre.Pentru transport și parașutarea întregului efectiv, batalionului 4 parașutiști îi erau necesare 54 de avioane de transport Ju-52, număr de aparate niciodată atins. Totuși din punct de vedere teoretic, s-a luat în calcul desantarea întregului batalion prin utilizarea escadrilei 109 formată din aparate IAR -39, care remorcau planoarele de transport de fabricație germană tip DSF-230, din aparate ale companiei civile Lares precum și din unele tipuri vechi de bombardiere Potez 65. Prima victimă a parașutismului militar a fost sergentul Vasile Băjenaru, care datorită incidentului numit "fuior", în codițiile unei lansări obișnuite de școala, s-a zdrobit la impactul cu solul. La acea vreme parașutiștii nu dispuneau de parașute de rezervă. Primul exercițiu prin parașutare în teren frământat a avut loc în septembrie 1942 în Munții Bucegi (Plaiul Mircea din Valea Hodoroabelor.), când a fost experimentată și posibilitatea aprovizionărilor pe calea aerului.

Capitolul 6

La Aviația Utilitară

După terminarea Școlii de aviație, întreaga Promoție de absolvenți a beneficiat de o scurtă vacanță, după care, funcție de modul cum au fost repartizați, adică: Butnaru Nicolae (șeful promoției) - la Tarom, ceilalți la Aviația sportivă și, respectiv, la *Aviația utilitară*[1], ne-am dispersat pe întreg teritoriul României.



În toamna anului *1975 (miercuri 10 septembrie),* împreună cu alți patru colegi din Promoția mea, *am fost repartizat în funcția de pilot în pregătire* la Intreprinderea de aviație utilitară (I.Av.U.) - *Aerobaza Galați-Tulucești* [2] (Ordinul de numire no.196/1975 al Consiliului Aviației Civile - TAROM). Comunicarea no.1781 de la I.Av.U. cu privire la încadrarea-n muncă avea să fie emisă ulterior (la 30 septembrie 1975) și avea menționat pe ea o retribuție lunară de *lei 1785... primul meu salariu de aviator!*



Aerobaza Galați-Tulucești, în fața hangarului. Un grup de piloți (Promoțiile 1974 și 1975) în fața unuia din avioanele AN-2 ale Aerobazei. Pe rândul de sus, la centru, este pilotul inspector (comandantul Aerobazei) Ludovic Pinter. În stânga comandorului Pinter: Doru Vârlan

Această Aerobază, al cărui comandant era pilotul instructor Ludovic Pinter, a fost înființată în acest an 1975 și era compusă, în afară de câțiva piloți care se apropiau de pensionare, din piloți absolvenți ai Școlii de la Boboc din promoțiile 1974 și 1975.

PARTEA IV-a
ACTIVITATEA ZILNICĂ DE

Data	Tipul avionului	Timpul executării (ziua-noaptea)	Conținutul pe scurt al misiunii	Nr. zborurilor	Total ore zbor – ore	Total ore zbor – min.	În nori – ore	În nori – min.	Peste nori – ore	Peste nori – min.	La plafon și viz. red. – ore	La plafon și viz. red. – min.
	AN-2											
16.12.75	APZ		Galați-zonă-zb. instr.	4	0	48						
17.12.75	–"–		–"– TPDC; T.P.S.C.	4	0	48						
18.12.75	–"–		–"– –"– instr.	2	1	00						
19.12.75	–"–		–"– –"– instr.	1	0	30						
23.12.75	–"–		–"– –"–	1	0	30						
				12	3	36						

PARTEA IV-a
ACTIVITATEA ZILNICĂ DE

- 1976 -

Data	Tipul avionului	Timpul executării (ziua-noaptea)	Conținutul pe scurt al misiunii	Nr. zborurilor	Total ore zbor – ore	Total ore zbor – min.	În nori – ore	În nori – min.	Peste nori – ore	Peste nori – min.	La plafon și viz. red. – ore	La plafon și viz. red. – min.
	AN-2											
12.01.976	PAB		Galați-Frumușița-zb. instr.	1	0	30						
13.01.976	–"–		Galați-zonă –"–	5	2	30						
19.01.976	–"–		Frumușița - fertiliz. az.	7	1	25						
19.01.976	–"–		–"– -zb. instr.	8	1	30						
20.01.976	–"–		–"– fertiliz. grâu	9	2	00						
				30	7	55						

Primele ore de zbor în cadrul Aviației Utilitare

În anul 1975 am zburat extrem de puțin (3 ore și 36 de minute!), practic executând zbor de instruire, pentru a acumula necesarul minim de ore de zbor pentru a obține Brevetul de pilot profesionist. În luna ianuarie 1976, deși am zburat puțin, totuși *am executat primul meu zbor comercial ca pilot civil (luni 12 ianuarie 1976), cu avionul AN – 2, YR – PAB*[3]*, în misiune de fertilizare la grâu și orz* la C.A.P. Frumușița...

Cu timpul frecvența misiunilor de zbor este mai mare, iar caracterul comercial al acestora este tot mai diversificat, de exemplu:

- Marți 17 februarie 1976, avion YR-PAB, în localiatea Smulți, fertilizare la ogor de grâu cu azotat de amoniu;
- Miercuri 25 februarie 1976, avion YR-APZ, transport avion de la Galați la Băneasa, pentru a i se executa aeronavei diverse controale tehnice ori de întreținere;
- Vineri 12 martie - marți 16 martie 1975, avion YR-PAB, în localitatea Măcin, zbor de fertilizare la ogor cu superfosfat, cum și, alternativ, zbor de instrucție;
- Marți 16 martie – vineri 2 aprilie 1976, avion YR-PAB, în localitatea/zona Dealul Bujorului, zbor de fertilizare la ogor cu superfosfat, cum și, alternativ, zbor de instrucție;
- Miercuri 7 aprilie 1976, avion YR-PAE, în zona de aerodrom Galați, am fost controlat în tehnica pilotajului în misiuni de fertilizare la terminarea Programului de pregătire pentru examenul de pilot profesionist. Pilot inspector examinator Pinter Ludovic (comandantul Aerobazei Galați).

Dintre multe întâmplări



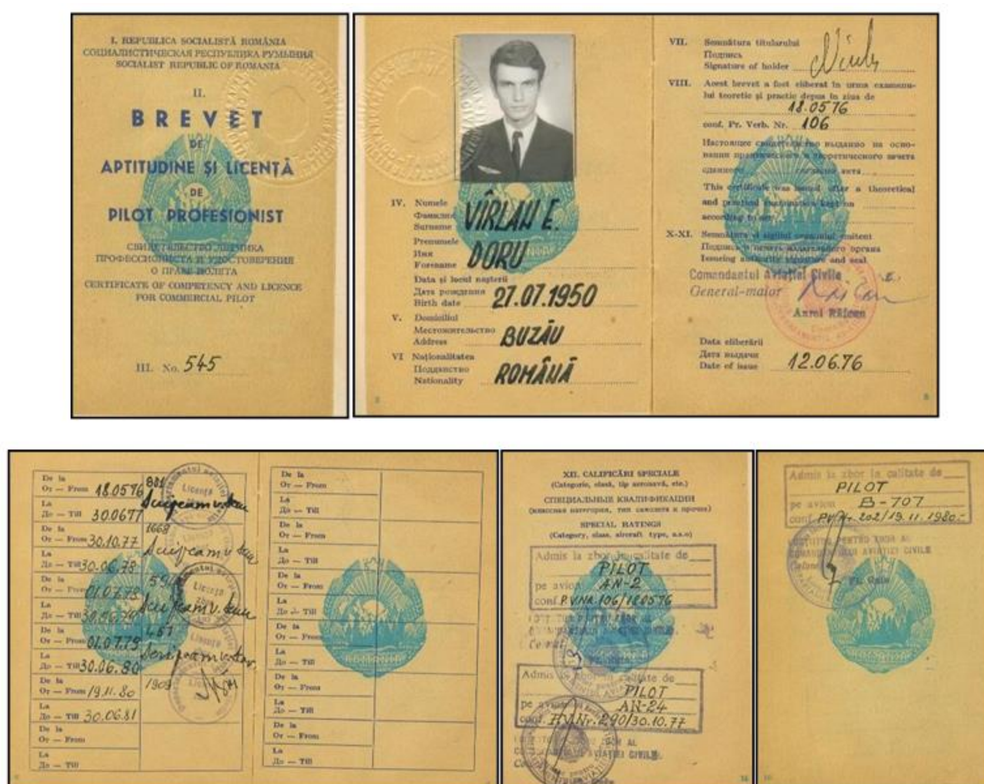
"Parcul rece" cu aeronave AN-2 scoase din activitate...

În timpul activității mele la aviația utilitară ca pilot secund am fost martorul unui incident de zbor care, prin posibilul său final nefericit, m-a pus de nenumărate ori pe gânduri... Iată faptele. Eram copilot pe avionul AN-2 YR – PAE, comandant era un pilot cu multă experiență - domnul Anton Slobodnic, iar mecanic de bord un domn coleg tânăr Buicliu, dar destul de experimentat. În ziua de vineri 13 august 1976 zburam de pe *aerodromul Ivești*[4], situat lângă Tecuci, în misiune de combatere a dăunătorilor la sfeclă și pepeni la C.A.P. Șerbănești (Șerbănești este un sat component al comunei Liești din județul Galați**,** aflat în partea de sud a acestei comune, aproape de confluența râurilor Siret **și** Bârlad, între municipiile Tecuci - la 29 km distanță - și Galați - la 51 km distanță. Are o populație de aproximativ 6.000 de locuitori)... Decolam și aterizam pe terenul de zbor de la Ivești (fost aerodrom militar), zborurile se executau la înălțimi de 500m – 400m. Știu că-n ziua respectivă am executat un număr de 9 aterizări, iar în carnetul de zbor sunt consemnate ca timp de zbor un număr de $4^{h}30^{min}$. Într-unul din aceste zboruri de rutină, în drum spre tarlaua cu pepeni, am observat că acul indicator al aparatului care arăta temperatura la chiulasa motorului se apropie de zona roșie (pericol de incendiu!). Țin minte că toți cei trei membrii ai echipajului am verificat aparatura și contactele de la bord, dar nu am observat nimic anormal care să fi provocat creșterea alarmantă de temperatură. Comandantul a adus urgent avionul la aterizare înapoi pe terenul de zbor de unde decolasem, fără ca vreunul dintre noi să se comporte altfel decât normal, ca într-un zbor obișnuit, deși aveam la bord un caz special. *Am coborât cu toții din avion, fiecare s-a îndreptat în altă direcție*, comandantul Slobodnic, care mai avea puține luni până la pensionare, și-a aprins o țigară, eu eram mai degrabă nedumerit (era prima situație deosebită-n zbor la care asistasem), mecanicul Buicliu în gândurile lui... Știu foarte bine că după ce am coborât din avionul aterizat normal...*toți cei trei membrii ai acestui echipaj tremuram de nu ne mai puteam opri!* Ne-am revenit în scurt timp, mecanicul s-a dus la bordul avionului, a coborât destul de repede și ne-a spus ceea ce se-ntâmplase. La bord este un comutator (AZS) prin care ai posibilitatea să deschizi ori să-nchizi voleții care permit răcirea uleiului de răcire / ungere din motorul avionului – acei voleți erau complet închiși, motiv pentru care uleiul nu se răcea, iar motorul avionului, cu noi la bord, putea lua foc. Ne-am liniștit cu toții, zborul a decurs normal în continuare. Eu

mai caut și astăzi un răspuns la întrebarea: *cum pot trei aviatori profesioniști să se uite la același lucru ... fără ca niciunul dintre ei să-l vadă?!?* Pentru că toți trei membrii echipajului ne-am uitat la acel comutator care era cauza și prin care puteam, pe loc, rezolva cazul special, fără să vedem că acesta este selectat pe închis! (Fotografia de mai sus: într-un cimitir de avioane ...așa arăta, la data de 26 aprilie 2011, avionul AN – 2, YR – PAE , c/ 1G164-33, produs în Polonia, care, slavă cerului, ne-a protejat!)

Ulterior, într-o discuție mai relaxată, *comandorul Slobodnic Anton*[5], mi-a spus, printre altele: *“...Păstrează-ți calmul, fii stăpân pe tine, lasă necazuri, bucurii, dureri, lasă orice la o parte... când e vorba să te urci în avion și vrei să zbori, fii liniștit, nu te precipita, nu te enerva, chiar dacă nu știi la un moment dat să rezolvi o situație, pe parcurs, în câteva clipe, îți revii”*[6].

Brevetul de pilot profesionist



I. REPUBLICA SOCIALISTĂ ROMÂNIA
СОЦИАЛИСТИЧЕСКАЯ РЕСПУБЛИКА РУМЫНИЯ
SOCIALIST REPUBLIC OF ROMANIA

II.
BREVET DE APTITUDINE ȘI LICENȚĂ DE PILOT PROFESIONIST

CERTIFICATE OF COMPETENCY AND LICENCE FOR COMMERCIAL PILOT

III. No. 545

IV. Numele / Surname: VÎRLAN E.
Prenumele / Forename: DORU
Data și locul nașterii / Birth date: 27.07.1950
V. Domiciliul / Address: BUZĂU
VI. Naționalitatea / Nationality: ROMÂNĂ

VII. Semnătura titularului / Signature of holder
VIII. Acest brevet a fost eliberat în urma examenului teoretic și practic depus în ziua de 18.05.76 conf. Pr. Verb. Nr. 106
This certificate was issued after a theoretical and practical examination kept on ... according to ...
X-XI. Semnătura și sigiliul organului emitent / Issuing authority signature and seal
Comandantul Aviației Civile
General-maior
Aurel Răican
Data eliberării / Date of issue: 12.06.76

De la / From	La / Till	
18.05.76	30.06.77	881
30.10.77	30.06.78	1668
01.07.78	30.06.79	591
01.07.79	30.06.80	461
19.11.80	30.06.81	1909

XII. CALIFICĂRI SPECIALE (Categoria, clasă, tip aeronavă, etc.)
SPECIAL RATINGS (Category, class, aircraft type, a.s.o.)

Admis la zbor în calitate de PILOT pe avion AN-2 conf. P.V.Nr. 106/18.05.76

Admis la zbor în calitate de PILOT pe avion AN-24 conf. P.V.Nr. 290/30.10.77

Admis la zbor în calitate de PILOT pe avion B-707 conf. P.V.Nr. 202/19.11.1980

Fotocopia filelor primului Brevet de pilot profesionist.

Brevetul de pilot profesionist mi s-a acordat în urma acumulării numărului de ore de zbor minim necesar, conform reglementărilor aeronautice, în urma unor examene susținute la Autoritatea aeronautică națională și-n urma constatării că sunt îndeplinite toate condițiile necesare (... Proces verbal no.106 întocmit marți 18 mai 1976). De asemenea, în urma acestui examen și a obținerii Brevetului, prin Ordinul de numire no.419/12.06.1976 al Departamentului Aviației Civile, statutul meu se schimba, acum

fiind încadrat copilot la Detașamentul de avioane agrosilvice, cu un salariu tarifar lunar de 2220 lei...



Împreună cu mama mea, în luna aprilie 1976 - anul când am obținut Brevetul (cu no.545) de aviator civil profesionist (eliberat sâmbătă 12 iunie 1976).

Locuiam la Galați, într-un apartament de trei camere primit de la Aerobază și situat la etajul întâi într-un bloc de locuințe situat lângă Piața agroalimentară centrală. Eram realizat profesional, eram căsătorit, totul părea așezat și interesant și, probabil, destul de "roz" în jurul meu. Dar, cum numai viața ne-o demonstrează, erau multe lucruri pe care … nu le vedeam, nici măcar viitorul meu într-o perspectivă pe termen scurt! La sfârșitul toamnei eu și ceilalți patru colegi din Promoția 1975, repartizați după absolvirea Școlii de aviație la aerobaza Galați, am fost invitați să dăm un examen de selecție, organizat pentru colegii din Promoția mea, în urma căruia, cei reușiți, printre care m-am numărat și eu, am fost transferați la TAROM, unde, timp de aproape un an, am fost plătiți cu media salariului din anul 1976 de la aviația utilitară (eu căștigasem lunar între 1868 lei și 3313lei). În luna ianuarie 1977, am început cursul de instruire pentru pilot de transport public…

Anul 1976 mi-a adus în Carnetul de zbor un număr de 251 de ore și 50 de minute (adică 935 de aterizări !). Este de reținut și faptul că *primul meu zbor în funcția de copilot calificat a avut loc în ziua de vineri 11 iunie 1976*, pe avionul AN-2 YR-PAE, de pe aerodromul Galați (5 aterizări, 30 de minute), de unde stropeam cartofi cu … polfosclor ! În zilele următoare (12 – 19 iunie) am stopit și livezi de vie cu zinep, legume și cartofi cu detox etc., etc. *Ultimul meu zbor, în această calitate de copilot AN-2 încadrat la Aerobaza Galați a avut loc în ziua de vineri 29 octombrie 1976.* În data de 22 decembrie 1976 eram déjà în posesia Notei de lichidare no.2078; mi-am păstrat ca amintire jacheta mea de aviator civil la aviația utilitară, care era din piele de calitate, pentru care a trebuit să plătesc o sumă compensatorie de 1263lei! Am primit și-nștiințarea no.19/4 ianuarie 1997 (vedeți, era muncă grea la biroul personal, deciziile, comunicările veneau după ce …evenimentul avea loc!) prin care mi se comunica desfacerea Contractului de muncă pentru …transfer în interesul serviciului.

Iarna la …aviația utilitară



Iarna este o lungă buimăceală. Nimeni nu are ceva de făcut. O așteptare stearpă. Doar toamna oamenii ar lungi zilele, le-ar trăi de două ori. Toamna…

“Cad pe pământ / Foșnind dureros / Frunze uscate”

Nopțile de iarnă mi se par ca strugurii anilor ploioși, acri și serbezi. Căci vinul pare a fi singura bucurie a iernii. Fără el, iarna ar fi un timp sterp, o mare buimăceală sub zăpadă … Dar, vezi tu aviatorule, iese din strugurii aceștia negrii un vin tare, bun după carne grasă de porc sau batal, trasă pe grătarul încins. Coboară în tine repede, ca un fulger în sânge. Bând vin bun, intineresc cu o grămadă de ani. Tu, iubita din realitatea ori închipuirea mea, mă privești, îmi privești… Îmi privești chipul…cutat, privirea directă, caldă, întrebătoare, … palmele puternice, mari, odihnind acum pe masa de stejar masiv în jurul căreia am luat loc amandoi. De cele mai multe ori, zorii ne amintesc cine suntem… Întâmplările nopții ne lasă speriați, cu credința că în noi se mai ascunde cineva! Până într-o zi când nimănui nu-i mai place vinul care-i prisosește în pivniță… Dar…încă ninge peste noi; fulgii mari, biciuiți de vânt, sfârșesc striviți de geamurile încăperii noastre. Aproape că percepem auditiv forfota lor de afara… Pământul, așa cum este el înfășurat în atmosferă, ca într-un baton albastru…mă duce cu gândul la maiorul Bordeianu din anii de Școală de aviație, la Boboc. Zborul? Nu v-a fost frică niciodată? - mă întreba, invitat într-o emisiune în direct, la *Radio Total*, Corina Chiriac. Nu este o întrebare naivă, este pur omenească. Cum să nu-ți fie frică? Sentimentul acesta este natural, cum este și dragostea, de pildă… Dar, precizam eu, frica “dispare” în noi, pentru că noi, mda, ne pregătim în intense exerciții prealabile…repetate până la automatism.

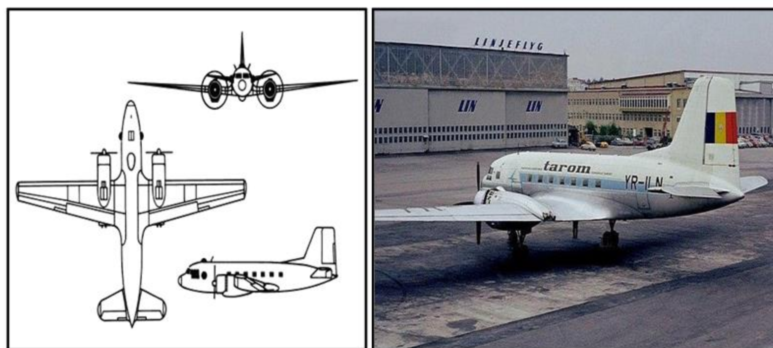
Frica? Da, dintre toate stările de tensiune emoțională ale aviatorului, ne-ar putea interesa în mod special sentimentul de frică. Aviația, oricât ar fi de avansată din punct de vedere tehnic, pune pe aviator în unele situații de risc. Pentru a înfrunta acest risc este nevoie de *curaj*... La primele lecții de zbor, elevul-pilot întâlnește situații cu totul noi cu care nu este acomodat. O serie de reflexe necondiționate motorii sau reflexe condiționate obișnuite trebuie acum modificate după cerințele impuse de starea de echilibru din timpul zborului. În situațiile de zbor au loc numeroase evenimente care dau naștere stării emoționale de frică. Ca intensitate, frica nu apare în aceeași măsură la toți zburătorii... Există diferențieri de la un aviator la altul, doarece fiecare își are structura lui psihică și fiecare reacționează în felul lui. La începutul primelor lecții de zbor, unii dintre elevii-piloți își pun întrebarea dacă pot face față profesiunii de pilot și, conștienți de lipsa posibilității de adaptare, se retrag de la zbor de bună-voie. Acesta este momentul critic al primului început, peste care dacă se trece, elevul - pilot va începe treptat să se acomodeze cu zborul, modificându-și toate acele stereotipuri dinamice ce și le-a format la sol. Starea de nevroză cu aspect deficitar nu va mai afecta, cu timpul, procesul de reacție și elevul va trece la starea de acomodare și adaptare. Dar, fiecare pilot, într-un fel sau altul, mai intens ori numai într-o formă incipientă, manifestă starea de frică. La unii frica abia se conturează, iar la alții se dezlănțuie puternic. Desigur că piloții cu o stare emoțională ponderată vor învinge dificultățile de zbor mult mai ușor decât piloții stăpâniți de emoții puternice. Un pilot puternic emotiv, în momentul în care va apărea starea de periculozitate, va simți cum sângele i se îngrămădește în moalele capului, cum ochii i se împăienjenesc, cum îi bate puternic inima etc. Toate aceste stări deficitare ar putea imobiliza acțiunile aviatorului, paralizându-i posibilitatea de a interveni cu eficacitate în manevrele de zbor. Evident că, de regulă, nu se ajunge în această situație: începând cu selecția inițială a personalului aero-navigant, apoi continuând cu controalele psiho-medicale periodice, cu instruirea profesională consecvenă se diminuează și chiar se elimină posibilele stări deficitare. Se poate întâmpla uneori ca la apariția bruscă a unui pericol unii membri ai echipajului să nu se poată controla suficient asupra stărilor lor emoționale, apărând sentimentul de frică. În această situație soarta echipajului poate fi serios primejduită. Peste toate aceste situații încordate, un singur om trebuie să rămână perfect lucid și să nu se lase antrenat de starea de spirit generală - pilotul. El va trebui să recurgă la acel calm imperturbabil care trebuie să-l caracterizeze, aducând întregul echipaj la această stare.

Zborul…prezintă riscuri?! Dar, într-un fel, nu riști și pe Pământ, când treci strada prin locuri nemarcate? Chestiunea este să ai conștiința să riști pentru un lucru extrem de important… Și, în fond, până la urmă NU riscul îți domină ființa când stai … la bord, în carlingă. Riscul, da, îl înțelegem, ni-l asumăm, reducându-i însă, prin pregătire complexă, din coeficient, până la relativa lui anulare. Stai … la bord, dar te gândești nu la faptul acesta, ci la sarcinile tale… Și atunci îți apare firesc locul în care te afli… Responsabilitatea este uriașă, mii de minți de excepție au lucrat ca tu să ajungi aici, să le încoronezi efortul cu lumina succesului, să demonstrezi, cu toată ființa ta, că munca lor a fost bună. Apoi, în misiune NU ești singur. Esti într-un

“colectiv” de muncă… Fiecare membru al colectivului are un loc précis în cuprinsul fluxului tehnologic… Tu, acum ești aviatorul Doru Vârlan, din lungile nopți de iarnă…un om de cultură solidă, educat serios la școlile celui mai bun dascăl din toate timpurile…biblioteca.

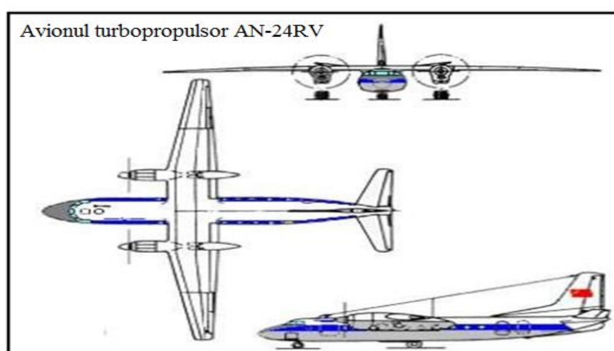
C.I.P.A.[7]

După ce am trecut de procesul de selecție organizat pentru a se forma o nouă grupă de piloți ce urma a fi instruită pentru a deservi aviația de transport (Compania Tarom, la vremea aceea), după ce am fost încadrat la TAROM (copilot în pregătire retribuit cu media salariului), începând cu data de 3 ianuarie 1977, am intrat în Programul de pregătire organizat în cadrul C.I.P.A., în două etape:



Unul dintre avioanele IL – 14, la bordul cărora am făcut trecerea (respectiv, instruirea în zbor instrumental IFR) de la avionul AN – 2 către avionul regional AN – 24. 1956 este anul când în dotarea aviației civile intră avionul Il-14, dotat cu motoare cu piston.

- Trecerea teoretică și practică pe *avionul IL-14*[8] și zborul pe acest tip de aeronavă cu scopul de a ne însuși știința zborului instrumental. Menționez că noi am fost ultima serie de piloți civili care a făcut această instruire IFR pe acest tip de aeronavă, după aceea, în același scop a fost utilizat avionul BN – 2. Cea mai mare parte a orelor de instruire pe avionul IL-14 au fost executate de către subsemnatul avându-l ca instructor pe comandorul Nicolov (în echipaj cu Vasile Cornel, pe post de copilot calificat, plus un mecanic de bord și un radiotelegrafist).



- Trecerea teoretică și practică pe *avionul AN – 24*[9], pentru obținerea licenței pe acest tip și încadrarea în funcția de copilot la TAROM.

Avionul IL – 14 a făcut istorie în România...

În anul 1958 o delegaţie P.M.R. şi guvernamentală română, condusă de Gheorghe Gheorghiu-Dej, vizitează Extremul Orient, la bordul a două avioane TAROM Il-14. Piloţii români au reuşit performanţa remarcabilă să zboare cu acest avion cu o rază mică de acţiune până la Phenian, Beijing, Ulan Bator, Hanoi, Rangoon etc. Iată *avioanele IL – 14 care au deservit liniile aeriene românești*[10].

În România au fost importate destul de multe *aeronave AN – 24*[11], începând cu anul 1971.



3 august 1977. Absolvenții Cursului de trecere pe avionul AN-24, curs efectuat în cadrul C.I.P.A. în a doua jumătate a anului 1977. Am avut lectori deosebiți, cu o aleasă ținută morală și profesioniști deosebiți: Galea Ion, Vasile Gavriliu-Chițu, Mălăescu Daniel, Ene Niculae, Traian Costăchescu, Popescu Gheorghe, Ionescu Hritinia, Aldea Violeta, Sanda Mocanu, Sanda Nicolae, Ciolac Dan etc.

Timpul petrecut cu instruirea s-a scurs cum știe el, adică destul de repede, așa că, prin Adeverința no.2382/3 august 1977, emisă de Comandantul C.I.P.A. colonel Găgeanu Neagu, mi se comunica faptul că am reușit la examenul teoretic în vederea trecerii la partea practică de zbor pe avionul AN-24.

Compania TAROM

La sfârșitul anului 1977, începând cu ziua de marți 1 noiembrie, după absolvirea Cursului de trecere pe avionul AN-24, am început să zbor efectiv în cadrul *Companiei TAROM*[12], unde eram încadrat pe funcția de copilot, inițial cu un salariu de 2310 lei/lună, iar ulterior, din 1 iulie 1979, cu un salariu de 2415lei/lună...

După încadrarea mea în *detașamentul AN-24* am avut o perioadă în care mi s-au perindat prin fața ochilor multe noutăți profesionale sau general-aeronautice. Zborul ca începător în carlinga unui avion bimotor turbopropulsor care execută curse aeriene interne ori internaționale presupune multă atenție, studiu, perseverență, exercițiu practic. Ai în preajma ta aproape numai piloți cu multă experiență, cu excepția ta și a grupului tău de copiloți începători. Identifici oameni pe care ajungi să-i prețuiești și, eventual, să-i iei ca posibil model, ori alți oameni pe care ...n-ai mai vrea să-i mai

vezi! În perioada când am venit eu la acest detașament de zbor, era faimos, fioros chiar domnul Zaharescu! Câmpineanul Sergiu Zaharescu.

Episodul ce-l voi prezenta, din activitatea domniei sale de pilot de linie TAROM și inspector de zbor pentru detașamentul AN-24 se susține și se justifică atât prin meritul personal ce implicit reatestă valoarea profesională de excepție a piloților români, cât și prin prilejul de a analiza atmosfera din aeronautica civilă puțin dincolo de acești merituoși aviatori, dar și de a privi spre loja de unde ei erau urmăriți, judecați, manevrați ca niște banale „piese de schimb" de către, uneori (sau prea ades), niște primitivi sadici bogat galonați, indivizi cărora le-a fost mai aproape fotoliul și slugărnicia față de conducerea politică comunistă decât camaraderia față de zburători și îndreptățirea, ajutorarea, apărarea acestora în cele prea multe cazuri și necazuri!

Iată povestea...

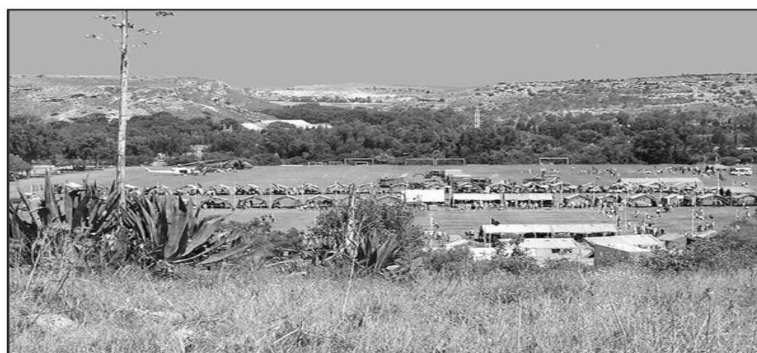
Pe undeva prin amărâta aceasta de Europă există o localitate, mai exact un oraș (port) numit Larnaca (sau pe numele cipriot al locului: Lárnax). Dacă aveți bună urechea muzicală ușor realizați că sună a Sud, Mediterană, Egee, Peloponez... așa și este, Larnaca aflându-se în sud-estul insulei Cipru (Kypros-Kibris). Ca român poți pluti pe ape „mult și bine", șerpuit (dar pitoresc) spre a ajunge acolo sau, rapid, pragmatic și curajos să folosești avionul, întrucât TAROM-ul menține o linie aeriană București – Larnaca. Este oare atât de important acest orășel, mai important decât, bunăoară, capitala Nicosia (Lefkosia) sau orașele Famagusta ori Limassol?... Da, este mai mult decât atât. Pentru înțelegere trebuiesc prezentate motivele: dacă Lufthansa, Interflug și majoritatea companiilor europene vin spre „poarta" Cipru și, spre Orienturi, peste Grecia (Atena), românii ies pe la Constanța peste Kara Deniz, adică Marea Neagră, țin de-a lungul litoralului bulgar, survolează Istambulul și taie Marmara Deniz ieșind peste Anatolia cea numai podișuri și munți. Se începe cu munții Ulu, apoi, spre Mediterana, între podișurile Izmir și Ankara avionul trece exact printre marile lacuri Aksehir (Gőlü) și Egrichir (Gőlü), sare peste încă mai întinsul Beysehir Gőlü și se cațără peste abrupții munți Taurus (de Vest)... de-aici, de sus, zărești în față albastra Mediterană de Est și chiar contorsionata insulă Cipru în sud-estul căreia, în golful cu același nume (Kólpos Larnakos) se află orașul port Larnaka, având un aeroport bine dotat cu mijloace de aterizare. Dacă vrei să aterizezi! Dacă nu, te duci mai departe căci de aici se desfac direcțiile aeriene spre Aman (Iordania) și Tel Aviv (Israel). În Cipru poți ateriza ori survola însă și la Nikosia (Levkosia – capitala), inflexiune a căii aeriene ce te duce mai departe la Beirut (Beyrouth, în Liban) – până aici ești în Orientul Apropiat. Dacă avansezi pe calea aeriană ajungi la Damasc (Damashq, în Siria), mai departe la Bagdad (Baghdäd, în Irak), de acolo la Basra și ca punct terminus la Al-Kuwait (în Kuwait)... ești de-acum bine pătruns în Orientul Mijlociu. Dar, dacă de la Istambul nu cobori abrupt în sud-est, după cum am arătat (de fapt cum arată harta liniilor aeriene „de atunci" spre Orient), ci virezi spre est, survolezi Ankara și tot sărind peste grupe încă mai înalte a lanțului Taurus și la inflexiunea Siirt poți opta pentru mai departe ori cobori în sud spre Bagdad. Dacă rămâi pe întâia rută treci în Iran și aterizezi la Teheran. Dacă vrei. Dacă ai vreo treaba acolo... dai jos pasageri, marfă, iei gaz, știu eu? Bine, iei gaz și zbori până la Karaci (Karachi) în buza Indiei și virezi abrupt spre nord-est peste Lahore, Islamabad, Snache, Urümgi, Hami... ai depășit de-acum Orientul, ești sub munții Altai în platoul deșert

Gobi și cu o mică schimbare de cap compas, la radiofarul de la Taiynan, ajungi în sfârşit la Pekin (Beijing), cu adevărat în Orientul Îndepărtat. Tot în acest „îndepărtat" ajungi dacă la inflexiunea de la Siirt cobori la Bagdad unde vine și ruta aeriană de la Beirut – Damasc. Deci de la Bagdad ajungi în Golf (Persic) la Al-Kuwait, apoi spre capătul Golfului, spre Emirate, la Abu Dhabi. Ieși apoi peste Marea Arabiei, tai India peste Hyderabad, ieși în Golful Bengal, îl traversezi, te bagi peste Indochina și aterizezi la Bangkok (sau Krung-Thep). Nu mai ai mult... cobori în sud, punct final capătul peninsulei – Singapore! Iata așadar extremele din Orientul Îndepărtat ale rutelor Companiei TAROM. Treabă grea! Distanțe ca... de la Pământ la Lună, două echipaje îmbarcate, gaz cât din trei sonde din Berca (comuna mea natală!), munți înalți și mulți, mări de trecut...

Să ne întoarcem însă în Cipru, la Larnaka (de unde a plecat întreaga complicație și această digresiune, întrucât „aceea și acolo" este un punct nodal, un triaj aerian între Europa și Orient (cele patru orienturi: Apropiat, Mijlociu, Orientul propriu-zis și Orientul Îndepărtat – după clasificarea britanică din 1942). Ne întoarcem la Larnaka într-o frumoasă zi din ianuarie 1982, când... zbura pe atunci pe Ruta București – Larnaka – București bimotorul de linie AN-24. Dotarea cu mijloace de radionavigație rămase la nivelul timpului „nașterii" sale.

Așadar, într-o frumoasa zi de ianuarie 1982, avionul AN-24 aparținând TAROM, înmatriculat YR-BME și având *pilot comandant* [13]pe..., dar ce contează ?, bine instalat în scaunul din stânga din carlinga piloților, decolează de la București / Otopeni, urcă, pune cap de zbor pe Constanța unde iese peste mare, virează dreapta și se pune sfoară spre Turcia și Cipru. Să-l lăsăm deocamdată... Dacă până acum ne-am amintit de rutele aeriene, spre Orient, din deceniile șase, șapte, opt ale Companiei TAROM, haideți să ne mai oprim și asupra altor realități și aspecte de atunci, privind aviația comercială română. În primul rând: a existat o uimitoare, o suprinzătoare discrepanță (dăunătoare și jenantă) în ceea ce privește calitatea profesională și morală a personalului aviației civile românești, în particular, de transport și, mai exact, la Compania TAROM, discrepanță între personalul strict navigant și cei aflați în general la... șefie. Atât conducerea propriuzisa a companiei, cum, mai ales, șefia conducerii Departamentului Aviației Civile unde conducerea politică, „partidul muncitorilor și țăranilor" numea aviatori militari, ofițeri superiori în grad de colonel sau general, nu după criteriile firești ce s-ar fi cerut și de care în orice loc al lumii civilizate, prospere și libere s-a uzitat și se uzitează... deci cele profesionale și morale, ci după „dosarul" (originea socială și politică) al respectivului, după râvna și fidelitatea sa față de P.C.R. și conducerea acestuia, după docilitatea (conformarea fără de inițiative proprii) și viteza de execuție a ordinelor, „indicațiilor" venite de la conducerea superioară de partid! Acești oameni au excelat în a urma orbește cerințele tocmai arătate și s-au „ilustrat" prin pasivitate, fixitate, lașitate dar, în primul rând, în cazuri critice ori de „mânie proletară" venită de sus peste vreun pilot... prin refuzul categoric de a interveni, în a înfrunta contrazicerile, nedreptatea, neriscând ajutorarea celui în cauză; dimpotrivă, s-au ilustrat prin lașă confirmare și amplificare a acuzei, spre a se vedea sus cât sunt ei de vigilenți, devotați, „pe linie" cu partidul și... și în fond, prin toate acestea, preocupați în a-și păstra funcțiile, fotoliul, buna apreciere asupră-le din partea „tovarașilor aflați în conducerea superioară de partid." Pe de altă parte secretarii de partid s-au întrecut între ei în a urmări oamenii, a le pândi fapta, gestul, vorba, chiar mimica uneori,

spre a sesiza și preveni „nesinceritatea politică”, posibilele lor atitudini șovăielnice ori tendințele de evadare din „raiul socialist românesc”. Pe ultima parte, iată și securitatea care, direct (prin ofițerii „de obiectiv”) ori prin informatori, urmăreau probabil și jetul de urinare al piloților (echipajelor) de pe cursele externe, dar și interne. Opririle de la zbor (cu termen ori definitive), ridicarea pașapoartelor, schimbarea din funcții ori darea afară din companie și chiar aviație, implicarea în anchete și procese... toate acestea s-au întâmplat frecvent, mi s-au întâmplat și mei însumi, sau, oricum, i se putea întâmpla oricărui pilot român, pornind de la simple bănuieli, neîntemeiate denunțuri sau doar pentru a se „rezolva o situație” spre a se putea raporta apoi că „s-a pedepsit exemplar și s-au luat măsuri pentru evitarea pe viitor...”
În partea cealaltă s-au aflat în special piloții comandanți de aeronave, copiloții acestora, instructorii, căci nivelul profesional atins, oricât de ridicat să fi fost, nenumărații ani de serviciu, miile de ore de zbor, milioanele de kilometri străbătuți, zecile ori sutele de „ieșiri” în Europa ori pe alte continente NU CONTAU, TOTUL se prăbușea într-o clipă (în fața lor acestea nu erau valori!), totul dispărea, omul în care s-au investit bani și timp, școlarizări, perfecționări (totul exorbitant de scump), specializări și nivele profesionale atinse cu greu, oameni extrem de pregătiți profesional și vital necesari Companiei aeriene, dispăreau la un pocnet de degete! Mânia și pedeapsa, absurdul și prostia, răutatea treceau peste destinul și viața aviatorului român ca peste cadavrul neobservat al unei muște! Fiecare cursă putea fi ultima, fiecare din avion, la fel, putea să fi zburat ultima sa zi într-un echipaj de zbor.
Dar ce spunem noi aici? Zgomotos, trepidând, dar harnic, AN – 24 înmatriculat YR - BME tocmai zbârnâie peste Anatolia tinzând spre estul mediteranian, către Levant, exact Cipru – Larnaka. Comandantul se afla la primul său zbor pe rută și destinație, dar totul decurge bine și iată curând vor ajunge, deja a ieșit peste Mare, undeva departe ar trebui să se și vadă marea insulă chiar dacă aerul este cumva cețos... Piloții au pregătit zborul, cunosc hărțile de apropiere și aterizare, cunosc schemele, mijloacele, știu frecvențele, totul este clar și aparent simplu: zbor de apropiere, vii în coborare, treci primul radiofar, îl pui serios la vale, scoți tren, flaps, ești atent la viteză și pantă, la direcție... doar puțină atenție deci... Ei, tocmai că această atenție pare că lipsește astăzi! Ori ceva nu este în ordine cu ea: în aerul ușor cețos, irizant, apare în față aeroportul. Foarte bine, AN-24 vine decis la vale, să prindă... să prindă pe dracu! Asta nu arată a Larnaka! Ce-i cu elicopterele acelea? Și pista asta... domnule, asta n-are nici 500 de metri! Brusc revelația – n-au trecut nici radiofarul (aflat cu circa 4 km înainte de aeroport)!



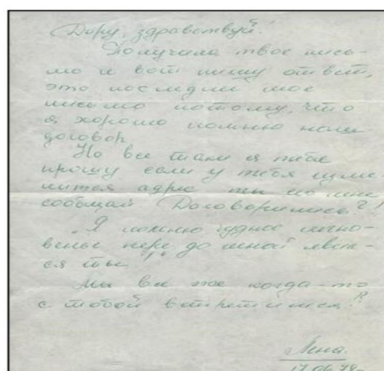
Baza aeriană britanică din Cipru unde a aterizat avionul AN-24

Nu, nu l-au trecut, „prăvălia cu elicoptere”, de jos, este aerodromul britanic (pentru elicoptere!) de la Dhekelia spre care avionul de linie al companiei TAROM vine de-acum prea jos și definitiv spre a mai putea rata chiar! Soarele în față, irizările, ce naiba facem?! Dumnezeu cu mila, încă în zbor fiind (deși se interzice!) pilotul trage motoarele „sub prag” (adică se crează tracțiune negativă!), alea urlă ca dracu înjunghiat, frânează violent și eficient, bimotorul se trântește de pistă, țipă, protestează, presează oamenii în fotolii, jambe, roți... doamne, de s-ar opri odată! Se oprește cumva el, cam bușit, cu cauciucurile aburind și o aripă trecută peste gardul de împrejmuire al Bazei militare... Uff! Și acolo rămâne avionul cel căruia... îi trebuiesc vreo 800-1000 m. spre a atinge viteza necesară în rulaj și pentru a decola. Restul este frumos... orașul pe aproape, Mediterana la fel, vara vară, turiști, culoare, căldură, vegetația... atât doar că „pisica s-a cățărat în vârful copacului și acum nu mai poate cobori de acolo!”. Zaharescule! ia vino până la mine!...Ajuns în biroul Generalului, acesta îi spune pilotului comandant instructor și inspector pentru detașamentul AN-24, Sergiu Zaharescu, ce bucurie s-a petrecut în Cipru, la Larnaka, cu YR - BME. Decide. Ordonă. Să „dea o fugă” Zaharescu până acolo spre a vedea ce se poate face!... Și pilotul inspector pleacă „în excursie”. Cele găsite și nevăzute nu-i plac prea mult: avionul ar fi el cum ar fi, de zbor este apt, dar cum să-l ridici de acolo? Stă cocoșat și rușinat, părând încă mai scund și mai urât decât îi era felul. Britanicii sunt foarte binevoitori, de la comandant până la ultimul ins, dar aceasta nu „ține de cald”, nu rezolvă impasul. Umblă, dă ocol, întreabă, măsoară cu pasul, cu ochiul, își face planuri... și vine acasă cu un zbor bulgar. Iau aici un AN - 24 și se apucă să scoată din el tot ce se poate scoate, de la scaune până la bucătărie, toaletă, echipamente... haideți să-i dăm drumul acum, să-l forțăm cât se poate și să vedem în ce distanță îl ridicăm? Bine, l-au ridicat, dar nu destul de scurt, nu atât de scurt pe cât permitea terenul de la Dhekelia. Totuși, s-ar putea încerca acolo... haide înapoi la Larnaka (la Dhekelia deci). Domnule Comandant (către englez), nu ați putea nivela cei 200 m. de teren ce mai există aici, în față? Se poate! O să vă ajutăm. În cât timp credeți că se poate rezolva? Comandantul îl cheamă și se consultă cu șeful tehnic, căruia urma să-i revina sarcina... În trei zile. Minimum două! ...Dar au făcut treaba într-o singura zi, pe Caterpilarul acela enorm, care a lucrat fără oprire, oamenii schimbându-se repetat. Fără vorbărie, în liniște și cu o disciplină perfectă englezească, fără agitație... nu ca la noi unde se spunea „să trăiți, se face! Și nu se făcea nimic!...” Zaharescu venise de data aceasta cu echipajul: mecanicul Ionescu („Mustață”), foarte bun, iar ca secund îl avea pe acel Vasile Cornel, maltratat cândva de către Securitate și târziu, cu greu reajuns la manșă. Cu ajutorul personalului tehnic din baza-şcolară britanică, echipajul s-a apucat (ca la Bucureşti) să scoată din avion „plusurile.” Dar între timp nici englezii n-au stat degeaba... ambasadorul Marii Britanii la Bucureşti s-a interesat la Companie cine si cum este pilotul care va încerca...? Ce experiență are? Câte ore de zbor pe aceste avioane?... (avea cca. 10.000 ore). Iar „la fața locului”, la rându-i, foarte delicat, comandantul Bazei s-a informat discutând cu pilotul român... întrebându-l până și dacă este credincios și cărei Biserici aparține? Era normal, legitim – El trebuia să aprobe această suficient de riscantă încercare, iar o nereușită se putea sfârși cu distrugerea avionului, rănirea ori moartea echipajului, incendieri, o mulțime de „variante negre”!... Și a venit ziua, ora, momentul. Și-au luat rămas bun (de parcă era cea mai banală decolare de la Londra!). Li s-a urat noroc. Șansă! Întreg personalul Bazei era „în păr” afară să asiste la spectacol. Alaturi de ei: familiile lor - femei, copii. Orăşeni. Turiști. Ziariști. Cine- și foto-reporteri.

Aparținătorii autorităților. Ca la spectacol. Ca la bâlci. La miting aerian... era ceva mai simplu, dar aici era ceva mai complicat și mai greu! Măi Sergiule, măi băieți, acum e acum! Ce faceți? Reușiti oare? Au reușit. L-au desprins. Înainte de limita rulajului minim. Înainte de atingerea vitezei obligat prescrise de desprindere. Înainte de a se da peste cap, a se sfărâma, a arde... De a lansa spaimă, panică, catastrofă. Și înainte de a compromite bunul renume al piloților și echipajelor „de linie” românești!... Au virat, au ieșit peste ape, s-au cățărat peste munți și au venit acasă. Au adus avionul și s-au adus pe ei. Reușita lor. Căci întreaga presă mediteraniană (cipriotă, turcă, greacă) și o bună parte a celei europene au vorbit și înfățișat despre deosebita ispravă. Numai presa țării lor! - presa românească n-a suflat nici o vorbă! Nimic! Aceasta plesnea de cuvântările și indicațiile „celui mai iubit fiu al poporului”. Nici Compania n-a zis nimic. Nici șefii. Și de dat vreun dar, n-au dat nimic – atestat de merit, recompensă... nimic! În schimb au reproșat și cerut: de ce s-au cazat la un hotel prea scump? Ce, statul român și compania au bani pentru ca echipajele să facă pe boierii? Să risipească valuta? S-au dus ei acolo ca turiști? La petrecere, cumva? Da, tovarășilor, este plin sezon turistic, totul era ocupat numai la acel hotel am mai găsit... Nu discutăm, diferența de preț se impută! Aceasta a fost prima reacție și cuvânt de mulțumire! Spus unor oameni ce „trăgeau” ca nebunii, cărând cu sacul valuta în țară, prin munca lor prea adesea batjocorită ori banalizată de „organe”. Bunăoară, cei de la AN-24, curse interne, făceau și câte trei curse pe zi spre extremele țării.... Ca un mic amănunt: pilotul care a readus avionul nu i-au dat nimic (cum tocmai am spus), dar nici celui care l-a dus nu i-au luat nimic – interesant. Foarte interesant! Foarte interesant, tovarăși! Acum acele avioane s-au dus...gălăgioasele AN-24! Și acele linii aeriene, pe care ele hoinăreau, s-au cam destrămat... chiar și unele destinații nu mai sunt! Săraca țară bogată! S-au dus și echipajele, s-au dus și piloții de linie, unii dintre ei s-au dus în neființă, alții s-au dus în tăcutele și mult preamult batjocoritele pensionări... rămânând ei cu cele ce de pe-atunci au avut: un apartament de bloc, o prăpădită de mașinuță. După o viață de zbor! *Piloți de linie!*

...După terminarea cursurilor pentru trecerea pe avionul AN – 24, la sfârșitul anului 1977, a trebuit să ne parcurgem programul de instruire în rezolvarea cazurilor speciale, pe simulatorul de zbor. Primul meu “zbor” pe simulator a avut loc la *Kirovograd*[14], în Ukraina. Aici în acest oraș este o foarte serioasă școală aeronautică ce pregătește, la nivel de studii superioare, atât piloți cât și alte specialități aviatice.


Lena din ...Kirovograd


Дору, здравствуй!
Получила твое письмо и вот пишу ответ, это последнее мое письмо потому, что я хорошо помню наш договор.
Но все таки я тебя прошу если у тебя изменится адрес ты его мне сообщай. Договорились?!
„Я помню чудное мгновенье: передо мной явился ты“
Мы все же когда-то с тобой встретимся?!
Лена.
17.06.78.

Ei bine, aici și cu acest prilej, am avut ocazia, nu mai știu în ce împrejurare, s-o cunosc pe Lena. Ceea ce știu acum este că, la o zi ori două după ce am aterizat în acest oraș, tot grupul nostru de înfocați copiloți în formare pe AN – 24 era în întregime “cuplat” - fiecare cu perechea lui ucaraineană, care cum se orientase! Instrucțiunile primite de acasă, de la securitate, cum că trebuie să ne ținem la distanță de potențialii sovietici kaghebiști rămăseseră mult în urmă ...doar instrucțiuni. Încă mă mai întreb dacă noi, de curând aterizați pe pământul marelui U.R.S.S., nu eram cumva ținta urmăririi și prelucrării K.G.B[15].-iste de vreme ce lucrurile se înlănțuiau prea rapid și frumos, prea ne ieșeau rapid planurile erupte din mințile noastre tinere și pornite pe realizări mărețe. Ceea ce mai știu acum este că Lena m-a plimbat în timpul săptămânii petrecute de noi la Kirovograd (work & fun, am zice în exprimarea curentă englezită) pe la toate monumentele sovietice (tunuri, tancuri care i-au înfrânt pe hitleriști, statui mai mari sau mai mici, plăci memoriale etc.) care existau la acea vreme-n orașul lui Kirov (Serghei Mironovici Kirov a fost un revoluționar bolșevic și un lider comunist sovietic), mi-a vorbit cu multă-n flăcărare despre acțiunile lor konsomoliste (Lena era, zicea ea, elevă la o școală medie ori ceva de genul acesta), ce mai, o experiență pe care, se vede azi, nu am putut s-o dau uitării!

Alte simulatoare...

“Ori de câte ori ești nefericit, du-te în Rusia. Cel care izbutește să înțeleagă această țară va fi mulțumit să trăiască oriunde altundeva”(Marchizul de Custine –Rusia în 1839).

Până în anii din urmă ai activității mele de pilot în cadrul detașamentului AN-24, când am început să mergem la instruire pe simulatorul de zbor, de două ori pe an, la Sofia, în Bulgaria, toate celelalte instruiri s-au desfășurat în orașe ale fostului U.R.S.S., precum Kiev, Minsk sau Lvov. Eu făcusem în timpul perioadei anterioare de școală generală opt ani de limba rusă; în ciuda unor profesori foarte buni pe care i-am avut, probabil nu am avut note mai mari de șapte ori opt la această materie, și asta se datora faptului că prindeam destul de bine, din zbor, lecțiile predate, dar nu de tocit limba rusă... mai ba! Cert este că la acea vreme nu vedeam rostul limbii ruse-n viața mea. Însă, acum, ajungând să zbor pe un avion sovietic, am scos de la naftalină cărțile puse bine și, în curând, am devenit un destul de bun vorbitor de limba rusă. Ar trebui să mai adaug faptul că, în perioada descrisă aici am (re)citit multă literatură rusă ori sovietică, am văzut filme, ce mai, m-am îndoctrinat vis-a-vis de spațiul sovietic / rusesc, ar fi fost păcat să am ocazia a păși pe acest tărâm fără să încerc a-l cunoaște în profunzime. Sunt aici mai jos doar câteva dintre amintirile acelor ani...

Cum am precizat mai sus, în afară de deja menționatul Kirovograd, am petrecut, de-a lungul anilor, săptămâni bune la Kiev, Minsk, Lvov, iar în trecere, Moscova.

Moscova

Moscova este un oraş rusesc, o ştim cu toţii. Spre deosebire de Petersburg, o altă capitală a Rusiei, Moscova este un oraş mult mai rusesc. Petersburgul, poate primul oraş modern al Europei, căci întîi a fost gîndit şi planificat, după aceea construit, a fost un oraş-exil pentru nobilimea rusă.A trebuit să curgă mult sînge pe Neva pentru ca oraşul să capete

un autentic iz rusesc. Moscova este însă şi Rusia vechilor ţari, şi cea a lui Stalin. De aceea, poate o frază cehoviană precum „să mergem la Moscova, la Moscova!” are o încărcătură atât de mare, frază care ne-a molipsit şi pe noi, cei care locuim departe de ei şi ne hrănim din alte obsesii. În acelaşi timp e bine să ţinem cont şi de sfatul moscoviţilor care ne avertizează că „Moscova, totuşi, nu e Rusia.” Deci, „La Moscova!” Unul dintre lucrurile care mă fascinează la Moscova e modul în care-şi povestesc moscoviții oraşul apelând la un soi de „istorie literară” a oraşului. Mai fiecare colţ şi clădire din vechiul oraş este legat de un scriitor semnificativ, un eveniment literar sau unul „fictiv” din literatură. „Aici a stat Alexandr Sergheevici Puşkin”, „Aici s-a bătut Esenin cu Maiakovski”, „Aici a locuit Ţvetaeva”, „Aici s-a duelat poetul X”, „Aici a fost găsit beat Venicika Erofeev” şi continuă aşa un şir de identificări geografico-literare încât ai impresia că Moscova este un spaţiu-anexă a literaturii ruse. Acest lucru, de exemplu, nu l-am întâlnit niciodată în România. Cu excepţia Iaşiului, nicăieri aici nu se face atâta caz de „istoria literară” a oraşului. În România urbană există o raportare la literatură de o manieră anecdotică, de crâşmă. În spaţiul urban românesc, „istoria literară” a oraşului este mai degrabă folclorizată, în timp ce ruşii au un exces de zel în mitizarea ei. Acolo expresia „un poet este mai mult decât un poet” are un sens aparte. Locurile sunt ritualizate, fiecărui loc i se găseşte o poveste exemplară, „fondatoare” de mituri literare.



Staţia de metrou Botaniceskaia din Moscova

De la hotelul unde eram cazați pentru o noapte (în drumul nostru de la Minsk spre București), am ajuns în buricul Moscovei călătorind cu *metroul*[16], de la Botaniceskii Sad.

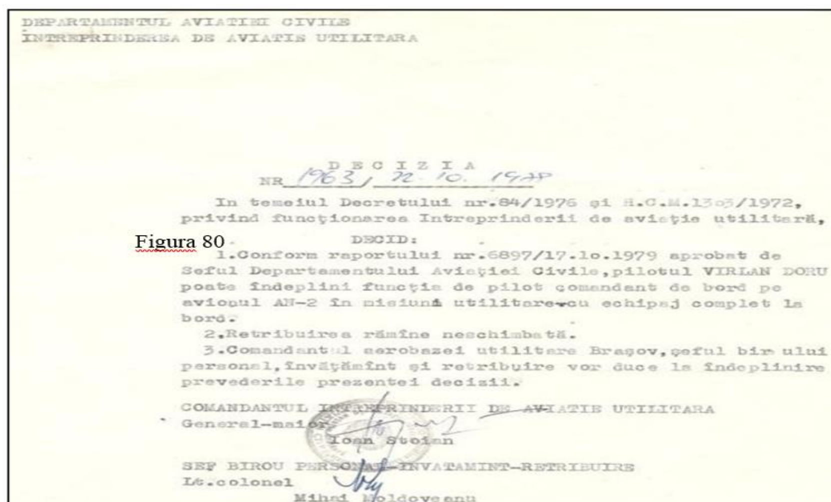
…De dedesubt, de pe râul Moscova, se ridica ceața; privite prin ea, stelele rubinii de pe turnurile Kremlinului aveau o strălucire spectrală. Noaptea, Moscova nu semăna cu nici un alt oraș în care am locuit. În partea sudică a Pieței Roșii a aterizat în anii din urmă germanul Matthias Rust cu avionul lui. A fost nemaipomenit. Tribunalul sovietic îl condamnase la patru ani de închisoare. *Piața Roșie* este cea mai cunoscută piață din Moscova. Piața este locul din care pornesc, în toate direcțiile, marile străzi ale Moscovei și drumuri ale Rusiei, fiind de aceea considerată centrul Moscovei și al Rusiei. În locul Pieței Roșii erau în vechime clădiri din lemn. Acestea au fost demolate în 1493, la ordinul lui Ivan al III-lea al Rusiei, deoarece constituiau un pericol de incendiu. Zona eliberată a devenit piața centrală a Moscovei, mai târziu fiind folosită pentru ceremonii publice, proclamații, uneori și ca loc de încoronare al țarilor ruși. Numele de „Piața Roșie” provine de la cuvântul rusesc *krasnaya,* care înseamnă deopotrivă "roșu" și "frumos". Alte câteva orașe din Rusia au

piața centrală numită tot *Piața Roșie*. În timpul perioadei sovietice Piața Roșie și-a menținut statutul. Aici era adresa guvernului sovietic și tot aici aveau loc defilările militare. Catedrala Kazan și Capela Iverskaya cu Porțile Reînvierii au fost demolate pentru a crea acces vehiculelor grele militare. Se spune că Lazar Kaganovici, directorul planului de reconstrucție a Moscovei, a întocmit un model al Pieței Roșii, cu care s-a prezentat la Stalin, și a început să-i explice cum catedrala încurca traficul și ar trebui demolată. Când a luat însă macheta catedralei de pe masă, Stalin a replicat: „*Lazar! Pune-o la loc!*”. Cele mai faimoase defilări militare prin piață au fost cele ale Armatei Roșii din 1941 și 1945. În timpul primei defilări Moscova era în bătaia tunurilor armatei germane, trupele care defilau plecând direct pe linia frontului. La a doua defilare, 24 iunie 1945, drapelele armatei germane învinse au fost aruncate la picioarele Mausoleului lui Lenin. Fiecare clădire din piață are o istorie bogată. Mausoleul lui Lenin conține trupul conservat al lui Lenin, fondatorul Uniunii Sovietice. În apropiere se află Catedrala Sfântul Vasile, puternic iluminată, precum și palatele și bisericile din Kremlin. Partea de nord este ocupată de „*Muzeul Național de Istorie*”, la nord-vest „*Poarta Reînvierii*” cu „*Capela Ivoron*”. Singura statuie este „*Monumentul lui Kuzma Minin și Dmitri Pojarski*”, care au contribuit la eliberarea Moscovei de invadatorii polonezi în 1612, în timpul Timpurilor întunecate. Lângă ea se află „*Lobnoye Mesto*”, o platformă circulară unde aveau loc ceremoniile publice. Piața Roșie are 330 metri lungime și 70 metri lățime.

Kremlinul din Moscova este cel mai cunoscut kremlin („citadelă rusească”). Este un complex fortificat (vezi Turnurile Kremlinului) care include palatele Kremlinului și catedralele Kremlinului, care domină Piața Roșie din Moscova. Complexul servește ca reședință oficială. Locul a fost populat încă din al doilea mileniu înante de Hristos. Originile sunt o structură fortificată Viatici pe Dealul Borrovițki unde râul Neglinnaia se revarsă în râul Moscova. Slavii au ocupat în secolul al XI-lea partea de sud-vest a dealului, fapt atestat de urmele ce datează din 1090 descoperite de arheologii sovietici. Până în secolul al XIV-lea locul era denumit *grad* (sau *gorod* „oraș”) al Moscovei. Orașul Kremlin a fost descoperit în 1331 și etimologia sa este disputată. *Grad*-ul a fost extins semnificativ de prințul Dolgoruki în 1156, distrus de mongoli în 1237 și refăcut din temelii in 1339. Prima piatră de temelie a Kremlinului a fost pusă în numele lui Ivan Kalita la sfârșitul anilor 1320 -1330, după ce Petru, mitropolitul Rusiei a fost forțat să-și mute scaunul de la Kiev la Moscova. Noul sediu al mitropoliei avea nevoie de biserici. Printre bisericile construite se numără Catedrala Adormirii (1327), cu Capela Sf. Petru (1329), Biserica Sf. Ioan Climacus (1329), Biserica Mănăstirii Tranfigurării Mântuitorului (1330) și Catedrala Arhanghelului (1333). Dintre aceste biserici, doar Catedrala Mântuitorului, reconstruită, a rămas până în secolul al XX-lea: a fost demolată în 1933din ordinul lui Stalin. Reconstrucția Kremlinului a fost inițiativa marelui prinț Ivan al III-lea, care a invitat din Italia renascentistă un numar de arhitecți versați, între care Pietro Antonio Solari și Marco Ruffo. În timpul domniei lui Ivan al III-lea au fost construite cele trei catedrale ale Kremlinului. Zidurile Kremlinului au fost construite între anii 1485 și 1495. După terminarea noilor ziduri ale Kremlinului și a bisericilor, prințul a decretat ca nici o structură să nu fie construită în vecinătatea imediată a citadelei. Kremlinul era separat de orașul comercial (*Kitai-gorod*) de un șant cu fortificații de 30 metri lățime, peste care a fost construită Catedrala Fațetei în timpul lui Ivan cel Groaznic. Același țar a renovat câteva din palatele bunicului său, a adăugat un palat nou și o catedrală nouă pentru fiii lui și a pus temelia Bisericii Sf. Treimi din incinta Kremlinului. În perioada crizei dinastice rusești, Kremlinul a stat timp de doi ani sub ocupație lituaniano-polonă (21 Septembrie 1610 - 26 Octombrie 1612) și a fost eliberat de o oaste de voluntari condusă de

Kuzma Minin și Dmitri Pojarski. Această forță a susținut alegerea lui Mihail Romanov ca nou țar al Rusiei. În timpul domniei fiului său, Alexei, au fost construite Catedrala Mântuitorului, Poarta armurilor, Palatul Terem, Parcul de amuzament și Palatul patriarhului Nifon. Deși încă folosit pentru încoronări, Kremlinul a fost abandonat și neglijat până în 1773, când Ecaterina cea Mare l-a angajat pe Vasili Bajenov pentru a-i construi o nouă reședință. Arhitectura lui Bajenov era neoclasică, bombastică, la scară eroică, și a necesitat demolarea unor biserici și palate, precum și a unei părți din zidul Kremlinului. În timpul invaziei lui Napoleon, armata franceză a ținut Kremlinul sub ocupație între 2 Septembrie şi 11 Octombrie 1812. Când a ajuns în Rusia, Napoleon a ordonat distrugerea Kremlinului. Clădirea Arsenalului și alte câteva porțiuni din zid au fost distruse de explozii, iar focul a avariat Palatul Fațetei și câteva biserici. Exploziile au continuat încă trei zile. Din fericire, ploaia a deteriorat explozibilul și astfel distrugerile au fost de amploare redusă. Lucrările de restaurare au durat trei ani (1816 - 1819) și au fost coordonate de Osip Bove. În timpul domniei lui Alexandru I, câteva construcții vechi au fost renovate în stil neogotic. Guvernul sovietic s-a mutat la 12 martie 1918 de la Petrograd (cum se numea atunci St. Petersburg) la Moscova. Lenin a ales drept reședință clădirea Senatului din Kremlin, iar camera sa continuă să fie menținută în stare muzeală. Și Stalin a avut în clădire camere pentru uz personal. Șoimii argintii de pe turnuri au fost înlocuiți cu steaua roșie, în timp ce zidul din apropierea mausoleului lui Lenin a fost transformat în zidul necropolei Kremlinului. Mănăstirea Ciudov și Mănăstirea Înălțării Domnului, cu minunatele catedrale ale secolul al XVI-lea au fost dezafectate pentru a face loc Școlii Militare și Palatului Congresului. Palatul Micului Nicolae și Catedrala Mântuitorului au fost demolate. Accesul publicului în reședința guvernului sovietic a fost barat până în 1955. Muzeele Kremlinului au fost înființate în 1961, iar complexul a fost printre primele părți de patrimoniu sovietic incluse în patrimoniul mondial.

…*Arbat*[17], o veche stradă moscovită, transformată în arteră comercială. În acea zi promițătoare pe stradă erau sute de personae, fiecare cu câte o sacoșă mare în mână. Strada era pavată cu cărămidă, iar pe margini copăcei tineri se străduiau să prindă rădăcini în câte o jardinieră de beton. De-o parte și de alta a străzii, lungă de un kilometru, ce șerpuiește prin vechiul cartier Arbat, se aflau bănci, stâlpi de iluminat decorativi și jardinière cu flori. Arbatul era Arbat, imaginea unică a unei lumi dispărute, ce nu fusese bine cunoscută și popularizată nici atunci când existase.Din anumite motive, regimul actual încerca să păstreze moștenirea străzii Arbat, renovând clădirile frumoase și restaurând fațadele unor magazine cândva șic. S-ar fi putut să fie vorba doar de o urmă de sentimentalism burghez.



DEPARTAMENTUL AVIATIEI CIVILE
INTREPRINDEREA DE AVIATIE UTILITARA

D E C I Z I A
NR 1963 / 22.10.1979

In temeiul Decretului nr.84/1976 şi H.C.M.1303/1972, privind funcţionarea Intreprinderii de aviaţie utilitară,

DECID:

1.Conform raportului nr.6897/17.10.1979 aprobat de Seful Departamentului Aviaţiei Civile, pilotul VIRLAN DORU poate îndeplini funcţia de pilot comandant de bord pe avionul AN-2 în misiună utilitare cu echipaj complet la bord.

2.Retribuirea rămîne neschimbată.

3.Comandantul aerobazei utilitare Braşov, şeful biroului personal, învăţămînt şi retribuire vor duce la îndeplinire prevederile prezentei decizii.

COMANDANTUL INTREPRINDERII DE AVIATIE UTILITARA
General-maior
Ioan Stoian

SEF BIROU PERSONAL-INVATAMINT-RETRIBUIRE
Lt.colonel
Mihai Moldoveanu

Figura 80

Într-o zi a anului 1979 am primit o veste cel puțin interesantă și, probabil, noutate în domeniu. Pentru a ajunge comandanți pe avionul AN-24, avion de transport dintr-o categorie superioară, era necesar să fi fost, inițial, comandanți pe un tip de aeronavă din categoria inferioară. Cum noi fusesem recrutați în grabă de la aviația sportivă sau utilitară, practic nu avusesem la dispoziție timpul necesar pentru a atinge acea treaptă – cea de comandant pe un avion de categoria a patra. Așa că, mulți dintre noi - acum copiloți încadrați la detașamentul AN-24 - am fost trimiși la C.I.P.A. pentru a urma cursurile de comandant pe unul din avioanele zburate anterior (AN-2, ZLIN etc.), apoi detașați pentru practică (pregătire de comandant) la ...aviația sportivă ori utilitară. Așa am ajuns eu ca, în luna septembrie 1979, să fiu încadrat și să zbor la Aerobaza utilitară Brașov și, respectiv, să locuiesc timp de vreo lună de zile într-unul din hotelurile situate în centrul acestui oraș. În perioada 1 – 25 septembrie 1979 am executat diferite misiuni specifice aviației utilitare (fiind toamnă...s-a întâmplat să execut numai misiuni de fertilizare a terenurilor agricole!) cu precădere de pe aerodromul Brașov și, respectiv, terenul de zbor de la Chilieni. Am acumulat în această perioadă $46^{h}20^{min}$ de zbor, astfel încât să mă pot califica...comandant pe AN-2. Acest lucru s-a consfințit prin Decizia 1963/22 octombrie 1979 emisă de I.Av.U. După consumarea acestui episod profesional am revenit la Compania TAROM.

Am mai zburat o perioadă în carlinga avionului AN-24, pe fotoliul de copilot, până într-o zi, miercuri 19 noiembrie 1980, când, după un examen reușit, eram transferat și încadrat la ...detașamentul de zbor Boeing – 707, cu un salariu de 2640 lei/lună, iar în scurt timp (1 decembrie 1980) cu un salariu de 2910 lei/lună. Ultimul meu zbor pe avionul AN-24, din această etapă a vieții mele profesionale, a avut loc în ziua de sâmbătă 5 ianuarie 1980, pe ruta București – Arad – București.

Ce se întâmplase? Activitatea de transport aerian se dezvolta în acea perioadă într-un ritm destul de alert, zborurile tot mai numeroase executate cu aeronave precum: BAC-1-11, TU-154, IL-18, IL-62 ori Boeing-707 solicitau un număr sporit de echipaje. Așa se face că soluția găsită la acea dată a fost să se recruteze de la detașamentul AN-24, unde era "aglomerație" mare de piloți secunzi, un număr de copiloți pentru a fi instruiți să zboare pe aeronavele cu pricina. Ulterior urma ca, după o anumită perioadă (atunci s-a spus: cinci ani!), cei selectați și folosiți, cu experiența indiscutabil bogată acumulată în zborul pe rute mai ales internaționale, să fie readuși la AN-24 pentru a fi calificați comandanți; după o nouă perioadă de timp, în care ar fi trebuit să se dovedească buni piloți de linie și comandanți, urma să revină pe avioanele superioare pe care erau…déjà calificați.



Avion Boeing - 707 al Companiei TAROM

În urma selecției organizate, datorită notelor mari obținute la: navigație aeriană, legislație, limba engleză etc., am fost printre cei din fruntea listei și, astfel, am fost repartizat la detașamentul Boeing-707. Am urmat cursul de calificare pe acest tip de aeronavă, curs organizat, ca de obicei, la C.I.P.A. Cursul teoretic a durat destul de puțin, astfel că-n perioada 15 – 25 aprilie 1980 am parcurs instruirea în zbor pe acest avion (în zona de lucru aerian adiacentă aeroportului Otopeni), ceea ce a însemnat un Program de 12 ore. În ziua de *miercuri 30 aprilie 1980 executam déjà primul meu zbor extern pe Boeing-707* (care a durat $7^{h}15^{min}$ dintre care $3^{h}35^{min}$ a fost zbor de noapte…) pe ruta București / Otopeni – Teheran – București / Otopeni, în poziția de copilot-elev. Urmează o altă cursă la Teheran pe 15 mai, apoi Amman (în noaptea de 19 – 20 mai), iarăși Teheran (27 mai), Abu Dhabi (9-10 iunie, un zbor de $9^{h}40^{min}$), două curse de Dusseldorf (pe 13 și 14 iunie), Londra (15 iunie), din nou Teheran (19 iunie) și Amman(29 – 30 iunie 1980), Praga (11 iulie), Otopeni – Viena – New York - Amsterdam (în perioada 16 – 22 iulie 1980, am parcurs 15.315 km!), Hanovra, Luxemburg, Tel Aviv, Glasgow și tot așa. În noaptea de marți 21 octombrie 1980 am decolat în primul meu zbor în funcția de copilot calificat pe Boeing-707 (un zbor care s-a desfășurat numai noaptea, timp de 5 ore, perioadă în care am survolat 3662 km de planetă).

Zborurile mele ca pilot pe Boeing – 707, pe ruta: Otopeni – Viena – New York **-** Amsterdam, au fost, profesional vorbind, o experiență foarte interesantă; un astfel de zbor însemna un parcurs total de 15.315 km!

…Omul să rămână om, adică să n-o ia razna împotriva altora. Cine se ridică împotriva altuia se ridică împotriva lui însuși. Pentru a-ți îndrepta o greșeală, trebuie s-o descoperi cât mai repede. Nu întâmplător trăgătorilor la țintă li se comunică după fie care foc dacă au nimerit…

Erau niște *vorbe aruncate* ...cam cu scop...de către un pilot comandant de excepție, cu care am avut onoarea să fiu în echipaj în anii mei de zbor pe avionul Boeing. Cu aceste vorbe-nfipte-n creier am plecat de-acasă spre aeroport, pentru a face primul zbor către o destinație imposibilă pentru mulți dintre românii României acelor ani.

Primul zbor comercial al acestui avion lung-curier Boeing – 707 a avut loc la 26 octombrie 1958.

Zburam în echipaj complet – un "grup" care trebuie să fie și să acționeze solidar. Omogenitatea echipajului este deosebit de importantă în situațiile când trebuie luată rapid o hotărâre, când nu este timp de calcule și meditații. Această problemă, a lucrului în echipaj, este extrem de importantă în aviația modernă, tocmai din acest motiv instruirea este foarte bine structurată. În cazul unui deficit de timp, nu este suficient ca toți membrii echipajului să-și înțeleagă bine sarcina la bordul aeronavei, să fie "doctori" în profesie… Este necesar acel spirit de echipă care poate fi realizat numai în condițiile unei compatibilități psihologice între toți membrii echipajului. Altfel, indiferent dacă pilotul, navigatorul, inginerul de bord, fiecare în parte acționează corect, rezultatul scontat nu va fi obținut. Aici nu folosesc la nimic nici dezbaterile, nici măsurile administrative sau sociale. Echipajul trebuie să-și cunoască perfect meseria. Dar ei, membrii echipajului, trebuie să știe tot atât de bine și ce intră în sfera obligațiilor colegilor lor de echipaj și, la nevoie, să se ajute între ei. În condiții complexe de zbor pe timp nefavorabil, defectarea unor aparate etc., se verifică "rezistența și sudura" unui echipaj. Este rău dacă, în aceste condiții, fiecare începe "s-o țină pe-a lui" și se lasă totul pe seama comandantului. O situație de avarie nu trebuie să ia prin surprindere un echipaj. Toți trebuie să fie cu ochii în patru, să facă corp comun. Evident că această convingere vine cu timpul… Numai o activitate comună îndelungată permite cunoașterea celuilalt. Nu este

corect să se creadă că "liderul" este cel mai bun membru al grupului, iar "subordonații" ar fi membrii lui de mâna a doua. Și "liderul" și "subordonații" sunt un fel de funcții în orchestra unde există și dirijor și muzicanți. Echipajul constituie un sistem complex, în care toate "funcțiile" sunt necesare și importante.

Prietenia este lucrul cel mai necesar pentru viața de aviator.



Aeroportul Kenedy din New York (S.U.A.)

… Ajungem la destinație: aeroportul Kenedy din *New York*[18].

Avionul începe să piardă din altitudine.

Prin pânza de ceață se zăresc luminile de pe pista de aterizare.

Aceasta se vede prost, dar ne permite apropierea.

În sfârșit, multașteptata mângâiere a pistei și roțile ruleaza pe covorul terestru.

Totul a devenit trecut.



New York - perspectivă aeriană.

Bătrânul oraș american trăieste același anotimp ca Bucureștiul nostru, dar mie-mi place mai ales toamna…

Ah, pământul, cu miresmele lui de toamnă, de coada șoricelului, și pelin, și brumă, și frunze veștede, și bureți !

Coborând din poalele stratosferei, traversând furtuna, să găsim un punct minuscul, acel punct infim de pe harta Terrei - aeroportul, acolo unde, odată coborât din carlingă, te izbești de relațiile ancestrale ale speciei umane, unde regăsești senzațiile fruste, necomplicate de toată electronica și cibernetica de la bordul aeronavei.

… Aeroportul, orașul, toate-s acoperite de ceață. Și ploaie măruntă. Afurisita ploaie ! Afurisita furtună, acolo sus. Am avut o baftă una la o mie.

Nu mai punem noi mâna pe așa frumusețe de cumulonimb…nici într-un deceniu!



Un nor Cumulonimbus în plină evoluție...

Le plâng de milă celor care n-au putut zbura în așa splendoare de *cumulonimb*[19].

Acasă, în urmă am lăsat familia așteptându-mă. E groaznic să-ți transformi viața într-o permanentă așteptare. Așteaptă-l să decoleze. Așteaptă-l să aterizeze. Așteaptă-l să revină dintr-o misiune de zece zile. Așteaptă deșteptătorul să sune la ora două din noapte. Așteaptă. Așteaptă mereu cu întrebarea asta terorizantă: se mai întoarce astăzi…? Spunea, cu ani în urmă (1976), soția unui aviator de la aviația utilitară (pilotul instructor Pană):

…Voi vă acceptați destinul cu o seninătate care mă ucide, îți trebuie nervi de fier să fii soție de aviator, ori o uriașă forță de dăruire, ori o nesimțire de tapir !

Mi-am zis: când mă voi lăsa de zbor… va trebui să călătoresc, să bat cu piciorul și rucsacul în spate toate drumurile deasupra cărora am zburat. Din care n-am reținut mai nimic, pentru că de aici de sus nu se poate reține mai nimic. Într-un fel este îngrozitor să fii mereu deasupra lucrurilor (la propriu, fizic vorbind) și niciodată despărțit de tine însuți.



Hotelul Edison din New York (anul 1981)

… Am ajuns la Edison - hotelul nostru din Manhattan, New York (228 West 47th Street) - undeva către seară, după foarte multe ore de stat la manșă, în bâzâitul monoton al motoarelor, cu urechea pâlnie la convorbirile radio, alunecând peste covoare de nori ori, mai rar și doar cu noroc, cu nici un nor sub noi, doar seninul Atlanticului contopindu-se cu seninul cerului. Când te gândești câți s-au jertfit (la propriu) pentru a reuși ca tu să traversezi acum *oceanul Atlantic*[20].

Hotelul nostru era situat în Manhattan. După mii de kilometri și multe ore la manșa avionului *Boeing-707*[21], plus ceva timp consumat ca să ajungem de la aeroport la hotel, mă pregăteam să ...nu dorm. Cum poți locui la doi pași (câteva sute de metri) de Broadway și să nu hoinărești în noapte, împotriva tuturor indicațiilor date la

plecarea din România de către ofițerii de securitate, prin acest cartier... Câte am văzut, câte am auzit! Vor trebui spuse odată!

Iată *aeronavele Boeing - 707 înregistrate în România*[22], pe care am zburat:

- YR-ABA, Boeing 707-3K1C, c/n 20803
- YR-ABB, Boeing 707-3K1C, c/n 20804
- YR-ABC, Boeing 707-3K1C, c/n 20805
- YR-ABD, Boeing 707-3K1C, c/n 21651
- YR-ABM, Boeing 707-321C, c/n 19272
- YR-ABN, Boeing 707-321C, c/n 19379

Ce a însemnat pentru mine calificarea și zborul pe avionul Boeing-707?

A însemnat să ajung, chiar înainte de a face curse comerciale regulate sau charter, cu pasageri ori marfă, la *Singapore*[23], pentru instruirea pe simulatorul de zbor, care atunci, pe bază de contract încheiat de către Compania TAROM, se făcea aici folosind facilitățile companiei Singapore Airlines. Atunci, echipajele noastre erau cazate la *"Sea View" Hotel* (26 Amber Close, în inima districtului Katong, pe coasta de est); hotelul era situat la 13,3 km (cam 15 minute de mers cu mașina) de *Aeroportul Internațional Changi*[24], unde aterizam noi.

A însemnat o împlinire semnificativă a ceea ce visam eu la 4-5 ani, adică să devin aviator și să ...văd lumea. Ori eu acum vedeam "lumea" într-o perioadă când România era cufundată în întuneric, la propriu și la figurat. Nu cred c-am să uit vreodată imaginea din zbor de noapte a României, când executam curse peste granița de vest a țării: de la București până la granița cu Ungaria toată țara era în beznă totală (singurele puncte luminoase remarcabile din zbor și de la mare distanță erau coșurile rafinăriilor de la Ploiești și Pitești, unde flăcări imense luminau zona), dar când treceam granița de vest Terra se umplea de lumini multicolore, se vedeau, când cerul era lipsit de covorul de nori, niște șerpi luminoși - șoselele luminate ele însele și-n plus pline de trafic auto (la noi benzina era la rație) - ori orașele, localitățile, luminate permanent ca-ntr-un Crăciun perpetuu.

A însemnat să văd Planeta, în zboruri de noapte către Teheran, Amman, Abu Dhabi, Tripoli, Benghazi etc., transportând câte peste 40 tone de carne proaspătă frumos ambalată pentru a fi dusă la export, astfel ca noi s-ajungem la destinație-n zori, când marfa ajungea direct la cumpărătorii din piețele ori magazinele arabe. Apropos de…arabii care descărcau carnea din avioanele noastre: de obicei, primul lucru pe care-l făceau aceștia înainte să se apuce de muncă era să rupă pânzele de tifon, care acopereau carnea atent selectată și ștampilată pentru conformitate, și să-și facă turbane din ele !

A însemnat, pentru mine, cel puțin un transport cu "lăzi" atent așezate-n avion dus de la București la Cairo, de fapt, bănuiți conținutul, armament exportat de către România spre destinații exotice. Nu vreau, în nici un caz, să zic că nu era extraordinar că noi românii făceam astfel de exporturi, tristețea era că vedeam, zbor de zbor, la întoarcere, o tristă realitate la noi acasă și-o lume de vis (în realitate, pe bune, nici la …ei lucrurile nu erau pe roze, dar comparația n-aveai cum să n-o faci…instinctiv…între lumină și-ntuneric) la ceilalți!

A însemnat să traversez Oceanul Atlantic de multe ori în perioada cât am zburat acest tip de aeronavă, de la București la New York City (NYC) și, apoi, retur la București, cu multe zile petrecute în orașul american, astfel:

- 16 iulie 1980: București – Viena – New York
- 22 iulie 1980: NYC – Amsterdam (Olanda)
- 1 decembrie 1980: Amsterdam - NYC
- 4 decembrie 1980: NYC – Viena – București

- 11 februarie 1981: București – Viena – NYC
- 17 februarie 1981: NYC – Amsterdam
- 30 martie 1981: Amsterdam – NYC
- 2 aprilie 1981: NYC – Viena – București

Cu fiecare nouă revenire la New York, după odihna necesară ca urmare a unui zbor extrem de lung și epuizant, am folosit la maximum șansa pe care am avut-o de a fi în acest oraș atunci, într-o perioadă nefericită când puțini români ar fi izbutit acest lucru și am vizitat cam tot ceea ce credeam eu că trebuie vizitat, văzut în acest megapolis.

Iată câteva dintre aceste locuri:



Muzeul de Artă Modernă (MoMA)[25] din New York (11 West 53rd Street) este un loc asemeni unui combustibil pentru creativitate, el aprinde mintea și generează inspirație. Cu extraordinare expoziții și cele mai bune colecții de artă modernă și contemporană din lume, MoMa este dedicat conversației între trecut și prezent, între determinat și experimental. Misiunea acestui muzeu este de a ne ajuta să înțelegem și să ne bucurăm de arta timpului nostru. Fondat în 1929, ca o instituție de învățământ, MoMA devine cel mai important muzeu de artă modernă din lume. Datorită colaborării dintre Administrația și personalul său, MoMA manifestă acest angajament prin stabilirea, păstrarea și documentarea unei colecții permanente de cel mai înalt rang, care reflectă vitalitate, complexitate și modele desfășurate ale artei moderne și contemporane; prin prezentarea expozițiilor și programelor educaționale de o importanță inegalabilă; prin susținerea unei biblioteci, arhivă și laborator de conservare care sunt recunoscute drept centre internaționale de cercetare precum și prin suportul burselor de merit și publicațiilor intelectuale proeminente. Cea mai importantă misiune a MoMA este încurajarea unei înțelegeri din ce în ce mai profunde și savurarea artei moderne și contemporane prin diverse audiențe locale, naționale și internaționale.



Muzeul Solomon R. Guggenheim, New York City (1071 Fifth Avenue). Să ajungi la New York să te plimbi fără rost prin Central Park și să nu întrebi de intersecția celebrului Fifth Avenue cu 89th Street, acolo unde se află Muzeul Solomon R. Guggenheim, este o tragedie pentru iubitorul de frumos. Numit cândva "Muzeul Picturii Non-Obiective" Guggenheim atrage un mare număr de vizitatori atât prin arhitectura sa nonconformistă cât mai ales prin capodoperele ce își găsesc locul în acest lăcaș de cultură universală. Operă a celebrului arhitect american Frank Lloyd Wright, muzeul adăpostește în binecunoscuta-i spirală expoziții pasagere a tot ceea ce se află în patrimoniul său ori pasager se află pentru o vreme în custodie. Dacă ești norocos poți nimeri exact atunci când multe din preferințele tale se află agățate pe simeze, căci nu tot ce se găsește în depozite se află la vedere. Deschis încă din

1939, dar aflat în actuala stare, modernă, doar din 1959, muzeul a fost terminat la şase luni după trecerea în nefiinţă a celui ce l-a proiectat. Starea pe care o simţi atunci când păşeşti pe acea spirală miraculoasă luminată de imensa cupolă ce se înalţă deasupra capului tău la peste 40 de metri care duce spre firidele ce adăpostesc comori de artă şi frumos nu poate fi cuantificată nici cum, poate doar în semeţia visului..... şi m-am trezit din vis atunci când am realizat că timpul rezervat vizitei mele a trecut ca fulgerul.



Un simbol al New York-ului la fel de important ca și Statuia Libertății, *Empire State Building* este unul dintre cei mai înalți zgârie-nori din lume. Empire State Building este construită în stil Art Deco cu o siluetă în formă de trepte. Lucrările la fundație au început la 22 ianuarie 1930 și construcția a progresat incredibil de repede cu 4,5 etaje pe săptămână. Empire State Building a fost terminată într-o perioadă de un an și o lună, un record în domeniu. Până în 1996, a fost cea mai înaltă clădire din lume, măsurând 381 m, 449m cu tot cu antenă, dar acest record a fost bătut de mai multe clădiri din China, Hong Kong, Statele Unite, Malaezia, Taiwan și Emiratele Arabe Unite. Acum (1981) ocupă locul 12 pe lista celor mai înalte clădiri din lume. Finalizată în plină criză economică, după prăbușirea bursei din anul 1929, cele 102 etaje se luptă pentru a-și găsi cumpărători. Din aceasta cauză, clădirea este poreclită Empty (gol) State Building. În mod bizar, această denumire îi garanta clădirii exploatarea comercială. În 1933, filmul King Kong se bucura de un mare succes, iar scena în care maimuța gigantica escaladează Empire State Building devine o scenă de referință în cinematografie și consolidează imaginea clădirii. Astăzi, acest zgârie-nori este un simbol al prosperității economice a Statelor Unite. Este și o destinație populară căutată de turiștii veniți la New York. Platformele de observare de la etajele 86 și 102 oferă o vedere panoramică incredibilă a orașului. În zilele senine se poate vedea la o distanță mai mare de 100 km, platforma de la etajul 86 fiind situată la mai mult de 320 m înălțime. Empire State Building este, conform American Society of Civil Engineers, una dintre cele șapte minuni ale lumii moderne.

Statuia Libertatii[26]. Cel mai cunoscut monument al Statelor Unite și unul dintre cele mai populare din întreaga lume, recunoscută imediat oriunde, a devenit în ultimul secol mai mult decât o statuie a orașului.



Statuia Libertății


Piața Times Square, New York

Times Square[27] *și Theater District.* Poate cea mai cunoscută piață a orașului, locul unde se sărbătorește Anul Nou, dar și locul unde veți găsi un cartier plin de teatre celebre, pe toate gusturile. Este un loc al strălucirii, spectacolului, vedetelor, este un loc unde puteți descoperi cu adevărat ce înseamnă Broadway, este un New York al bunei dispoziții.


Sediul ONU, New York

În anul 1946 *Națiunile Unite* căutau o locație pentru cartierul său general. Planul inițial era să se folosească terenul expoziției mondiale din 1939 situat în Flushing Meadow Park din Queens. Dar când planul orașului X situat la est de Manhattan era gata, John D. Rockefeller Jr. A cumpărat 8 acri (7 ha) de teren pe care i-a donat O.N.U. Întreaga zonă a fost transformată în *teritoriu internațional*[28], astfel că, oficial, nu aparține S.U.A. Cea mai mare dintre cele patru clădiri este clădirea Secretariatului, care adăpostește administrația O.N.U. Clădirea de 39 de etaje, înaltă de 166m a devenit unul din simbolurile O.N.U. În apropierea complexului se află un mic parc public, care este limitat de East River. Acesta este dotat cu diverse lucrări de artă donate de către diverse națiuni. În fața Cartierului general al O.N.U., în lungul străzii First Avenue, sunt aliniate steagurile țărilor membre, începând cu cel al Afganistanului, în dreptul străzii 48, și terminând cu cel al Zimbabwe, în dreptul străzii 42.



Central Park New York. Este unul dintre cele mai frumoase și mai mari parcuri din lume, peste 843 de acri de verdeață, loc de plimbare, jogging, picnic, joacă, și mai mult decât un parc este un loc de întâlnire. Proiectul a fost realizat în 1858 de Frederick Law Olmsted și Calvert Vaux, și era unul dintre cele mai ambițioase proiecte de planificare urbană, greu de realizat chiar și într-un New York în plină dezvoltare. Va dura de altfel mai bine de 16 ani până când totul a fost gata, în total fiind plantați peste 500.000 de arbori, arbuști și tufe. Dar s-au adus și cantități uriașe de piatră și pământ pentru dealuri, s-au trasat viitoarele lacuri și pajiști, s-au instalat mai multe poduri din piatră și fier. Un proiect dificil, dar în final un rezultat extraordinar.



Metropolitan Museum of Art New York. Nu puțini sunt cei care susțin că acesta este cel mai bun muzeu al orașului, fie doar și numai pentru varietatea și bogăția colecțiilor. Un veritabil muzeu al muzeelor, prezentând peste cinci milenii de cultură din întreaga lume, are galerii de artă egipteană, de pictură europeană, de artă decorativă și pictură americană, pictură renascentistă, costume și artă asiatică etc. Fondat în anul 1870 și având mai multe galerii, a pornit de la trei colecții private europene și în jur de 170 de tablouri, pentru a ajunge astăzi una dintre cele mai importante instituții culturale din America. Potrivit curatorilor, muzeul are în prezent în colecții peste doua milioane de piese**.**



Reclamă cu hotelul Century Paramount, New York (pe o cutie de chibrite)

În prima mea cursă la NYC echipajele noastre erau cazate la *The Paramount Hotel Times Square*. Acesta este situat între 7th Avenue și 8th Avenue, la 2 minute de mers pe jos de Times Square și de Broadway, și este considerat a fi printre cele mai șic printre hoteluriele din zona Midtown Manhattan. Acesta este proiectat de către Philippe Stark, dispune de 567 de camere decorate în stilul pop-Nuevo. Acesta oferă acces facil la obiectivele din zona Broadway Theater District, Restaurant Row, Upscale Madison și Fifth Avenue Shopping, Penn Station, cum și Jacob K. Javits Convention Center.

Distanțele către cele mai fascinante obiective din NYC sunt extrem de mici; iată câteva exemple: Minskoff Theater - 0.1 km, Broadway - 0.1 km, Toys 'R' Us Times Square - 0.3 km, Times Square - 0.3 km, Madame Tussauds Wax Museum - 0.3 km, Radio City Music Hall - 0.5 km, Ed Sullivan Theater - 0.6 km, Rockefeller Plaza - 0.6 km, Grand Central Terminal - 1 km, Empire State Building - 1.1 km, Chrysler Building - 1.2 km, Central Park - 3.3 km, Brooklyn Bridge - 6.2 km, Ellis Island - 8.1 km, Statue of Liberty - 9.2 km

Cu ocazia altei curse, echipajul nostru a fost cazat la *Prince George Hotel*, 14 East 28th Street, în inima zonei comerciale (Shopping District). Situat lângă Empire State Building, la două blocuri distanță de Madison Square Garden, acesta era un hotel convenabil și liniștit. În anul 1904 zona aceasta era perfectă pentru construirea unui hotel. Acesta a fost proiectat de către Howard Greenley.



Amsterdam

Cursa de New York se facea, de regulă, cu schimb de echipaje la *Amsterdam*[29]. Procedura era următoarea: echipajul care urma să facă traversarea oceanului (cursa Amsterdam – New York) venea de la Bucureşti în ziua de vineri (atunci era o cursa Bucureşti – Amsterdam, care se efectua cu avionul BAC-1-11), se caza la hotelul *Park Plaza Victoria* (*DAMRAK 1-5) ŞI SE ODIHNEA ASTFEL ÎNCÂT LUNI DIMINEAŢA SĂ POATĂ TRECE ATLANTICUL ÎN PLENITUDINEA CAPACITĂŢII SALE. DACĂ ATERIZEZI LA AEROPORTUL* Schiphol (pronunțat: SKIP-ul), una dintre opțiuni pentru a ajunge-n oraș (situat la o distanță de 20km) este să iei trenul rapid (gara este chiar sub aeroport), care are o frecvență de 2 – 3 plecări pe oră; acesta face 20 minute până la gara centrală (Centraal Station) din Amsterdam.



Noi foloseam această alternativă care ne aducea exact la hotelul nostru (Victoria Hotel), situat imediat în spatele gării (la 200 m), în capătul bulevardului Damrak ce duce în centrul orașului. Hotelul nostru era unul de 4 stele, situat în centrul istoric al orașului Amsterdam, la 100 de metri de zona comercială Damrak și la 500 de metri de Dam Square, la aproximativ 5 minute de Schreierstoren şi Ons' Lieve Heer op Solder, la doar 10 minute de Restaurant-Cafe In de Waag, Dam Square şi Casa Rosso ori Madame Tussauds, Nieuwmarkt şi Fo Guang Shan He Hue Temple, cum și Vlaams Cultuurhuis De Brakke Grond care se află pe o rază de 10 minute de mers pe jos de la hotel.



De asemenea, la 10 minute de mers pe jos, în această zonă se află cartierul felinarelor roșii (Red Light District). Acesta acoperă o zonă destul de mare din partea veche a orașului, clădirile sunt în general înalte, subțiri, înghesuite una-n alta, de regulă, cu fațada spre canal. Aceasta este o zonă interesantă: cu cât o vizitezi mai târziu în noapte, cu atât pare mai interesantă, iar cu cât este mai întuneric afară, cu atât mai mult strălucest luminile roșii fluorescente fixate deasupra multor ferestre de aici. Începând din secolul 14, când marinarii reveniți de pe mare își doreau ceva companie feminină, cartierul este plin de magazine specifice (sex shops), cinematografe, baruri gay, restaurante, cafenele, diferite feluri de muzee și desigur vestitele ferestre (aproximativ 250) la care se expune, în ținute sumare, marfa vie. Această parte infamă a vieții cotidiene și a orașului atrage anual milioane de turiști, care vin să viziteze această parte vibrantă și excitantă a Amsterdamului. Totuși, în acest cartier cu clădiri vechi de peste 300 de

ani, deși este plin de atracții pentru adulți, este foarte scump și, în consecință, este locuit de multe familii de medici, avocați etc. Ne găsim în mijlocul unei societăți realmente tolerante, unde libertatea de manifestare este foarte apreciată.



Muzeul figurilor de ceară din Amsterdam.

Doru Vârlan între...George Bush Sr. și Mihail Gorbaciov

Muzeul figurilor de ceară Madame Tussauds din Amsterdam, este ca și cel din Londra, locul în care vă puteți fotografia cu Marilyn Monroe, Arnold Schwarzenegger sau Oprah Winfrey. Muzeul oferă vizitatorilor săi și mai multă interactivitate în Zona Muzicală unde puteți cânta alături de starurile favorite. Muzeul de ceară se află în Piața Dam și este un muzeu amuzant și impresionant la fel ca și muzeul mamă din Londra. Muzeul din Amsterdam este de fapt o sucursală a bine-cunoscutului muzeu londonez, care și-a mai deschis ramuri și în Berlin, New York, Shanghai și în alte orașe mari. Muzeul este o ocazie unică de a vă petrece timpul și de a vă minuna de asemănările izbitoare dintre exponatele de ceară și vedetele atât de cunoscute pe care le vedeți zilnic la televizor, dar și de a vedea personalități marcante ale istoriei. De asemenea există o zonă în care puteți vedea cum arăta Amsterdamul în trecut.

Un alt mare punct de atracție îl reprezintă *Muzeul Sexului*. Fiind o fire destul de conservatoare și chiar pudică cu anumite chestii, m-am codit ceva vreme să intru acolo unde, credeți-mă, odată intrat, uiți că ai o vârstă și ești o persoană respectabilă și începi să caști gura (la propriu) și să te holbezi (tot la propriu) la ce-i pe acolo. Ce-i pe acolo? Tot felul de grozăvii, imaginația omului nu are limite, nici chiar în privința sexului, deși ai zice că ăsta este un lucru atât de natural încât nu prea ai ce să inventezi. Ei bine, nu-i așa! Amestec de frumos, grotesc, umor, toate având același subiect: sexul. Picturi, stampe, bibelouri, statui, statuete, afișe, poze din colecții particulare, mașinării de tot felul, costumații, păpuși de ceară, păpuși mecanizate care bagă frica în tine, filmulețe, cărți, albume, chiar timbre. Scene de homosexualitate, zoofilie , uro, sado-maso, sunt ceva obisnuit.



Muzeul sexului din Amsterdam

Piaţa Dam este situată chiar în centrul şi inima oraşului Amsterdam, deşi există, am putea spune, atracţii mult mai fascinante în oraş, trebuie să apreciem valoarea istorică şi politică a pieţei. Piaţa Dam a fost martoră la numeroase drame istorice desfăşurate de-a lungul istoriei. Spre exemplu în anul 1808 când Napoleon Bonaparte şi trupele sale au ocupat oraşul, locul de recepţie a fost în piaţa Dam. Istoria impresionantă a pieţei Dam este relatată amănunţit de documetele deţinute în cadrul Muzeului de Istorie din Amsterdam. Palatul Regal (Koninklijk Paleis) care domină piaţa a fost iniţial folosit ca primărie, iar faţada clasică şi sculpturile fine au fost realizate spre a glorifica oraşul Amsterdam şi guvernarea sa. Lângă Palatul Regal mai puteţi vedea Biserica Nouă (Nieuwe Kerk), Teatrul Madame Tussaud, Muzeul de Ceară, iar vizavi de piaţă Monumentul Naţional închinat eroilor din cel de-al II-lea Război Mondial. În contrast cu istoria sa turbulentă, în prezent piaţa Dam reprezintă un loc liniştit şi casa pentru sute de porumbei şi turişti care îşi odihnesc picioarele. De asemenea, aici au loc diferite evenimente culturale şi politice.



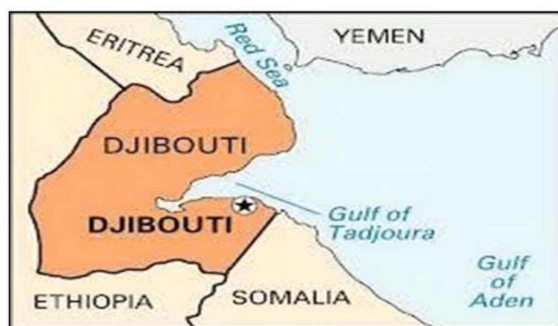
Piaţa centrală din Amsterdam

O experiență africană



Aeroportul din Djibuti (pista de aterizare)

În perioada războiului dintre Iran și Iraq, cursele aeriene românești care se executau către această parte de lume (Orientul Îndepărtat), pentru mai multă siguranță, urmau o cale mai lungă, ocolind zona de război. Așa am ajuns și eu să aterizez, cu echipajul din care făceam parte, venind de la București, pe aeroportul Djibouti-Ambouli International Airport, la data de 4 februarie 1981. Acesta este un aeroport utilizat în comun de către aviația civilă și cea militară. Aici sunt dislocate forțe serioase franceze, dar și o forță americană care monitorizează Cornul Africii.



Djibouti, oficial *Republica Djibouti* (în franceză *République de Djibouti*), este un stat din Cornul Africii, cu capitala la Djibouti**.** Se învecinează la nord cu Eritreea, la sud și vest cu Etiopia, iar în sud-est cu Somalia. Granițele rămase se învecinează cu Marea Roșie și Golful Aden. Primele înregistrări apar în cântecele și poeziile nomazilor, despre triburile somaleze și afare de pe vremea când aceștia se ocupau cu comerțul de blănuri și piei în Egipt**,** India și China cu mii de ani în urmă. În prima jumătate a secolului XIX, ca răspuns al activității britanice în Egipt, Franta își manifestă interesul în Cornul Africii. Aceștia își extind

protectoratul asupra unei părți din Somalia și instalează un guvernator formând astfel Somalia Franceză**.** În 1896 orașul-port Djibouti devine noua capitală administrativă luând locul orașului Obock. Republica Djibouti și-a câștigat independența în 27 iunie 1977, prin votul electoratului la un referendum pentru independență.

Întreaga populație a acestei țări locuiește în Djibouti City, care nu este numai capitală, ci și singurul oraș din Djibouti. Orașul a fost puternic influențat de către coloniștii francezi. N-aș putea afirma că acesta este un oraș atractiv, dar este o bază excelentă (dacă nu chiar singura variantă) pentru cine-și propune să viziteze teritoriul interior, cu vulcanii săi adormiți și lacurile, cum și coasta Mării Roșii ori insulele. De aici pleacă un tren spre Addis Abeba via Harar; francezii au construit întregul sistem întrucât își doreau ca Djibouti să fie un port important pentru întreaga Ethiopie. Ceea ce m-a surprins aici a fost mizeria cruntă pe care am întâlnit-o la tot pasul: în hotelul unde eram cazați, pe stradă, pretutindeni. Se transmiteau la noi, la televizor, în acea perioadă, niște documentare din Africa, unde vedeai la tot pasul maturi și copii scheletici, cu niște burți imense, în jurul cărora se lafăiau muștele... Ei bine, eu am văzut în scurta mea escală (o zi și-o noapte), la propriu și fără nimic exagerat, o realitate mult mai înspăimântătoare prin comparație cu documentarele televiziunii române din anul 1981. Am avut ocazia să stau cu coechipierii mei, pentru câteva minute, la o terasă pentru a servi un suc; de pe stradă până am ajuns la acea terasă, cum și după aceea s-a ținut după mine un copilaș negru tăciune, cu lădița și tot echipamentul aferent pentru lustruit pantofii, de care nu am putut să scap în ruptul capului - este cel mai agresiv mod de a cerși pe care l-am întâlnit de-a lungul vieții mele. Mizeria din jur era și mai evidentă prin contrast: pe străzi goneau jeep-uri ce aveau la bord militari francezi îmbrăcați în ținute albe impecabile, cum impecabil era și un cartier rezidențial din oraș unde aceștia ori protipendada de orice natură locuia.



Secvență fotografică surprinsă în Djibuti

NOTE EXPLICATIVE

[1] ***S.C. AVIAŢIA UTILITARĂ BUCUREŞTI S.A.*** *a fost înființată în anul 1964 ca întreprindere de stat, în subordinea Ministerului Transporturilor. Anterior, Aviaţia Utilitară a funcţionat ca detaşament al Companiei TAROM, având în componenţă un sector AVIASAN, care utilizează elicoptere şi avioane uşoare pentru transportat bolnavi, nou-născuţi cu probleme deosebite, sânge sau subproduse sanguine, organe, ţesuturi sau pacienţi în vederea transplantului, personal specializat medical, aparatură medicală sau medicamente.Ca un exemplu al activităţii AVIASAN, considerată în anii 1975-1980 ca fiind una dintre cele mai dezvoltate unităţi de transport aerian medical din estul Europei, stau mărturie următoarele cifre: 110.000 ore de zbor; 52.000 curse sanitare; 45.000 grav bolnavi şi accidentaţi transportaţi; 60.000 kg sânge conservat; 25.000 kg medicamente transportate; peste 1.500 medici şi personal medical transportaţi pentru acordarea asistenţei medicale de urgenţă. În decursul anilor, Aviaţia Utilitară a executat misiuni de zbor pe întreg teritoriul României prestând, pe lângă serviciile de ambulanţă aeriană amintite, servicii de transport marfă şi pasageri, tratamente aviochimice, misiuni de aerofotogrametrie, reclamă aeriană şi filmări, zboruri de căutare-salvare, stingere de incendii, ajungând la sfârşitul anilor '80, la 60-65.000 ore de zbor anual.*

[2] ***Aerodromul acestei Aerobaze*** *era situat pe drumul județean Galați - Barlad, la kilometrul 7 și avea următoarele coordonate: longitudine 28°01', latitudine 45°30', este situată la o altitudine 71 metri și are directia de decolare-aterizare orientată pe: 180°/360°. Aerobaza dispunea de o pistă înierbată cu o lungime de 800 de metri și o lățime de 100 de metri ce permitea aterizarea și decolarea elicopterelor de orice tip și a avioanelor cu o greutate de până la 5.700 kilograme (categoria a 4-a). Aerodromul era autorizat pentru operare în tot cursul anului pentru zboruri VFR.*

[3] ***YR – PAB*** *este un avion Antonov (PZL-Mielec) An-2R, cu număr de cod: 1G124-47 (fabricat sub licență în Polonia). A fost înscris în registrul cu aeronave la data de 12 mai 1971, de către Aviaţia Utilitară. Încă mai era observat la aerodromul Băneasa la data de 13 iunie 1995, cum și ulterior, tot la Băneasa, în luna august 1998. Se pare că la 15 iunie 1999 a fost 'transferat' către Forțele Aeriene ale României (RoAF 47), iar mai târziu ar fi devenit: YR-YAV....*

[4] *În preajma primului război mondial, la Iveşti ia fiinţă unul din primele AERODROMURI MILITARE din Moldova care a funcţionat până pe la mijlocul anilor 50 din secolul XX. Până la 23 august 1944, Grupul 3 Stukas, dislocat cu escadrilele pe aerodromurile de la Huși și Ivești, a executat mai multe misiuni pe frontul de la Iași și în diferite zone din Basarabia.*

[5] ***Din mărturia unui aviator, Marian Covache: ...****la 12 ani am cunoscut un pilot comandant, Anton Slobodnic, într-o misiune de salvare cu un avion sanitar, pe terenul (improvizat) de zbor, de la Ianca. Acesta aştepta un pacient pe care trebuia să-l transporte, chiar cu un avion IAR 818. Profitând de acest moment, în care aştepta să sosească acel bolnav, aveam să fac, alături de acest minunat pilot, primul zbor din viața mea ce a constat doar într-un tur de pistă. Am fost fascinat, nu am avut timp să mă uit la pilot: m-am uitat doar la aparatura de bord care mi se părea ruptă din poveşti. Pe nea Antonică aveam să-l întâlnesc, ulterior, la unitatea aviatică din Galaţi, tot în calitatea lui de comandant şi instructor, dar şi coleg de cabină. Din păcate... s-a stins ! Dumnezeu să-l odihnească în pace !*

[6] ***Pentru a ajunge la măiestrie, e nevoie de timp, exerciţiu...*** *Organele care-ţi asigură simţurile sunt vitale – practic, noi trebuie să vedem instrumentele de bord, să simţim avionul când are diverse simptome motrice, să putem analiza foarte repede şi la rece orice situaţie. Chiar în momentul în care există o tendinţă de panică, trebuie să avem capacitatea să ne-o înfrânăm şi să mergem pe calea pe care am fost instruiţi. Avem sesiuni de simulator, o dată la şase luni, în care exact asta simulăm – cazurile speciale, toate: incendii la bord, fum la bord, aterizări forţate, aterizări fără un motor, aterizări fără tren de aterizare, flapsuri blocate... Tocmai pentru a ne dezvolta şi păstra reflexele, astfel încât, în cazul în care se întâmplă cu adevărat – în momentul acela când presiunea psihică şi percepţia riscului devin mult mai mari –, să nu ne pierdem şi să rezolvăm problema apărută. În prima clipă, îţi sare inima din piept când face „bing" în cabină şi se aprind anumite becuri – cînd vezi un bec roşu aprins, te-ai lipit de tavan. Dar imediat ai reflexul de a începe să faci check list-ul şi de a-ţi păstra calmul.*

[7] ***Aviația civilă****, prin Promoțiile ce le-a pregătit în Școala militară de ofițeri de aviație (înainte de anul 1989) a început să-și satisfacă necesarul de piloți, cu echilibrarea anuală a nevoilor de încadrare. Totuși pregătirea ca pilot de linie aeriană pe avioanele multimotoare, care se făcea direct în cadrul zborurilor comerciale, începuse să depășească posibilitățile proprii. În acest context, la 1 iunie 1967, prin HCM no.1409 s-a înființat la Băneasa Centrul de antrenament și perfecționare a personalului din aviația civilă (C.A.P.P.A.C.) care, în anul 1971, și-a schimbat numele în* ***C.I.P.A. (Centrul de instruire a personalului aeronautic),*** *primul director al acestui Centru fiind numit comandorul aviator inginer Constantin Baltă. Prin acest Centru (iar ulterior prin Academia Română de Aviație, care a continuat, în termeni mult mai moderni, vechea activitate), de la data înființării sale, a trecut întreg personalul din aviația civilă de-a lungul anilor.*

[8] ***IL – 14*** *În România au fost importate mai multe aeronave IL – 14, începând cu anul 1955, astfel: 33 de avioane au intrat în dotarea armatei sau aviației civile, dintre acestea 30 erau construite în Germania de est (model IL-14P), ultimele trei (model IL-14M) au venit în 1961. Patru dintre acestea au supraviețuit până-n 1979, ultimul fiind retras în anul 1983. Avionul Ilyushin IL-14 era un bimotor de concepție sovietică, pentru utilitate militară sau comercială, care a zburat pentru prima dată anul*

1950, iar în serviciul efectiv a intrat în anul 1954. Acest avion a fost fabricat și-n Germania de est de către ***VVB Flugzeugbau****, în* ***C****ehoslovacia ca Avia 14, și în* ***China*** *ca Y-6. Acest model a fost proiectat să înlocuiască modelul Lisunov LI-2 (care era copia avionului Douglas DC-3) și a constituit o dezvoltare a predecesorului IL-12. În total au fost fabricate 1112 de aeronave IL-14: 469 în uzina de la Moscova (din 1956 până-n 1958), 360 în uzina de la Tașkent (din 1954 până-n 1958), 80 sub licență-n Dresda (Germania de est)(din 1956 până-n 1959) și 203 în Praga (Cehoslovacia)(din 1956 până-n 1960). Fiind un model rezistent și fiabil, a fost folosit pe larg pentru zboruri în zonele rurale care aveau terenuri de zbor mai prost întreținute.*

[9] ***Antonov AN-24*** *Avionul Antonov An-24 este un avion de pasageri scurt şi mediu curier care a stat la baza dezvoltării unei întregi familii de avioane cum ar fi An-26 - transport cargo şi AN-30 - fotografiere aeriană. Proiectat şi construit în fosta URSS, An-24 a executat primul zbor în anul 1959, intrând în serviciu în anul 1962. Se estimează că au fost construite peste 1000 de aparate. Acest tip de avion a fost exportat în majoritatea statelor componente ale Tratatului de la Varşovia şi încă este folosit pe scară largă. An-24 a intrat în înzestrarea Forţelor Aeriene Române în anul 1965, ca aeronavă de transport.*

Date tehnice:
Instalaţia de forţă:
- două motoare turbopropulsoare Ivchenko AI-24
Dimensiuni:
- Lungimea: 23,5m
- Înălţimea: 8,57m
- Anvergura: 29,2m

Greutatea:
Greutatea gol: 14.000kg
Greutatea maximă la decolare: 21.800kg
Sarcina utilă: *48 pasageri*
Echipaj: *5*
Performanţe
- Viteza maximă: 540km/h
- Viteza de croazieră: 450km/h
- Plafonul static: 8100m
- Distanţa maximă de zbor: 2400km

[10] *Avioanele IL - 14 înregistrate în România:*

1. *YR-ILA, Ilyushin Il-14P, c/n 146000926, înregistrat la 26 noiembrie 1956, TAROM (25 mai 1977)*
2. *YR-ILB, Ilyushin Il-14P, c/n 146000902, înregistrat la 4 decembrie 1956, TAROM (s-a prăbușit lângă Sibiu la 09-Oct-64)*
3. *YR-ILC, Ilyushin Il-14P, c/n 146000924, înregistrat la 4 decembrie 1956, TAROM (a fost amenajat pentru testarea mijloacelor de radionavigație de la sol de către 'Comandamentul Aviației Civile Tarom')(9 mai 1977)*
4. *YR-ILD, Ilyushin Il-14P, c/n 146001036, înregistrat la 25 mai 1957, TAROM (29 mai 1997)*
5. *YR-ILE, Ilyushin Il-14M, c/n 146001117, înregistrat la 4 ianuarie 1957, TAROM (7 februarie 1975)*
6. *YR-ILF, Ilyushin Il-14M, c/n 146001116, înregistrat la 7 februarie 1957, TAROM (07 februarie 1975)*
7. *YR-ILG, Ilyushin Il-14M, c/n 146001119, înregistrat la 15 mai 1957, TAROM (7 februarie 1975)*
8. *YR-ILH, Ilyushin Il-14P, c/n 14803064, înregistrat la 11 iunie 1959, TAROM, transferat Forțelor Aeriene Române*
9. *YR-ILI, Ilyushin Il-14P, c/n 14803066, înregistrat la 11 iunie 1959, TAROM, transferat Forțelor Aeriene Române*
10. *YR-ILJ, Ilyushin Il-14P, c/n 14803070, înregistrat la 2 iulie 1959, TAROM (18 iulie 1978)*
11. *YR-ILK, Ilyushin Il-14P, c/n 14803068, înregistrat 2 iulie 1959, TAROM, transferat Forțelor Aeriene Române*
12. *YR-ILL, Ilyushin Il-14P, c/n 14803072, înregistrat la 28 septembrie 1959, TAROM, s-a prăbușit la 3 km vest de Békéssámson, Hungary, 13 iunie 1963, în timpul unui zbor charter de la Munchen la Constanța, după ce a apărut fum la un motor, puterea a scăzut când încerca o aterizare pe Arad, rezervorul de combustibil a explodat, iar aripa s-a frânt*
13. *YR-ILM, Ilyushin Il-14P, c/n 14803074, înregistrat la 22 octombrie 1959, TAROM, transferat Forțelor Aeriene Române*

14. *YR-ILN, Ilyushin Il-14P, c/n 14803060, înregistrat la 1 aprilie 1960, TAROM (18 iulie 1978)*
15. *YR-ILO, Ilyushin Il-14P, c/n 14803061, înregistrat la 30 aprilie 1960, TAROM, s-a prăbușit în zbor de apropiere la Sibiu 1 martie 1976*
16. *YR-ILP, Ilyushin Il-14P, c/n 14803062, înregistrat la 4 februarie 1960, TAROM (28 iulie 1977)*
17. *YR-ILR, Ilyushin Il-14P, c/n 146000922, înregistrat la 9 august 1963, TAROM (ex-YR-ILZ / 922, de la Forțele Aeriene Române)*
18. *YR-ILW, Ilyushin Il-14P, c/n 148002002, înregistrat la 1 noiembrie 1961 la Forțele Aeriene Române*
19. *YR-ILX, Ilyushin Il-12, c/n 93013503, înregistrat la 28 februarie 1957, TAROM*
20. *YR-ILZ, Ilyushin Il-14P, c/n 148002001, înregistrat la 16 iunie 1959 (17 noiembrie 1976)*

[11] *YR-AMA, Antonov An-24RV, c/n 17306904, înregistrat la 29 iunie 1971, s-a prăbușit la aterizare, la Otopeni la 15noiembrie 1971*
YR-AMB, Antonov An-24RV, c/n 17306905, înregistrat la 30 iunie 1971
YR-AMC, Antonov An-24RV, c/n 17306906, înregistrat 30 iunie 1971
YR-AMD, Antonov An-24RV, c/n 27307606, înregistrat la 28 aprilie 1972; a intrat în muntele Lotru, Sibiu, la 29 decembrie 1974
YR-AME, Antonov An-24RV, c/n 27307607, înregistrat la 22 aprilie 1972
YR-AMF, Antonov An-24RV, c/n 27307902, înregistrat la 24 iulie 1972
YR-AMG, Antonov An-24RV, c/n 27308303, înregistrat la 12 mai 1973
YR-AMH, Antonov An-24RV, c/n 37308802, înregistrat la 10 august 1973
YR-AMI, Antonov An-24RV, c/n 37308803, înregistrat la 17 august 1973
YR-AMJ, Antonov An-24RV, c/n 47309808, înregistrat la 25 noiembrie 1974
YR-AMK, Antonov An-24RV, c/n 47309705, înregistrat la 03 septembrie 1974; deteriorat într-n accident la decolare la aeroportul Otopeni în ziua de 23 iulie 1980
YR-AML, Antonov An-24T, c/n 1021801, înregistrat la 12 iulie 1970
YR-AMM, Antonov An-24T, c/n 1021802, înregistrat la 12 iulie 1970
YR-AMN, Antonov An-24RT, c/n 1025024, înregistrat la 12 mai 19
YR-AMO, Antonov An-24RT, c/n 1025022, înregistrat la 18 martie 1970
YR-AMY, Antonov An-24RV, c/n 47309809, înregistrat la 30 noiembrie 1974
YR-BMA, Antonov An-24RV, c/n 57310105, înregistrat la 29 martie 1975
YR-BMB, Antonov An-24RV, c/n 57310106, înregistrat la 05 aprilie 1975
YR-BMC, Antonov An-24RV, c/n 57310201, înregistrat la 14 aprilie 1975
YR-BMD, Antonov An-24RV, c/n 57310202, înregistrat la 17 aprilie 1975; s-a prăbușit în clădirea aeroportului Constanţa la 25 ianuarie 1982
YR-BME, Antonov An-24RV, c/n 57310310, înregistrat la 04 iulie 1975
YR-BMF, Antonov An-24RV, c/n 57310404. înregistrat la 1 august 1975
YR-BMG, Antonov An-24RV, c/n 57310405, înregistrat la 17 august 1975
YR-BMH, Antonov An-24RV, c/n 57310407, înregistrat la 30 august 1975
YR-BMI, Antonov An-24RV, c/n 57310408, înregistrat la 8 noiembrie 1975
YR-BMJ, Antonov An-24RV, c/n 77310801, înregistrat la 20 iunie 1977; la 28 decembrie 1989 (doborât, probabil de către o rachetă, pe ruta Otopeni – Berlgrad, s-a prăbușit înnpădurea Mălinoasa de lângă localitatea Vişina (la 55 km sud – vest de București)
YR-BMK, Antonov An-24RV, c/n 77310803, înregistrat la 5 mai 1977; operat de către 'Registrul Aerian Român'; s-a prăbușit în condiții de ceață în apropiere de Baia Mare la 22 februarie 1996
YR-BML, Antonov An-24RV, c/n 77310805, înregistrat la 5 iulie 1977
YR-BMM, Antonov An-24RV, c/n 77310807, înregistrat la 9 iulie 1977
YR-BMN, Antonov An-24RV, c/n 77310808, înregistrat la 12 iulie 1977
YR-BMO, Antonov An-24RV, c/n 77310710, înregistrat la 18 iulie 1977

[12] ***TAROM** își are originile în anul 1920. Acela a fost anul în care s-a creat Compania Franco-Română Pentru Navigație Aeriană (C.F.R.N.A.). Compania folosea avioane franceze POTEZ pentru a transporta călători, marfă și poștă, de la Paris la București, via multe orașe din Europa. În 1925, orașul Galați a devenit prima destinație internă românească pentru linia aeriană, iar în 1926, numele liniei a fost schimbat în Compania Internațională De Navigație Aeriană (C.I.D.N.A.). În 1930 numele a fost schimbat iarăși în LARES (Liniile Aeriene Române Exploatate de Stat), iar în 1937, LARES a fuzionat cu principalul său*

adversar, S.A.R.T.A. (Societatea Anonimă Română de Transporturi Aeriene). Pe 8 august 1945, s-a înființat compania aeriană T.A.R.S. (Transporturile Aeriene Româno-Sovietice). Compania era în subordinea atât a guvernului român, cât și a celui sovietic. Începând cu data de 1 februarie 1946 au fost înființate zboruri interne de la aeroportul Băneasa/București. În data de 18 septembrie 1954 compania a devenit TAROM (Transporturile Aeriene Române). În decurs de 6 ani compania a reușit să se conecteze la principalele capitale europene.

[13] ***MARȚIAN T. GEORGE*** *– S-a născut la 4 octombrie 1951, în municipiul Brăila. Angajat al Companiei TAROM, a zburat pe un număr de șase tipuri de aeronave între care AN-24, TU-154 și A-310, totalizând un număr de 15.779 ore de zbor, ca pilot, comandant de aeronavă, pilot instructor. Dintre situațiile mai deosebite de zbor, la 27 ianuarie 1982, cu un avion AN-24, cu pasageri la bord, la Larnaka (Cipru), datorită condițiilor meteorologice nefavorabile (ceață foarte deasă), în loc să aterizeze pe aeroport, a aterizat pe un eliport (o platformă destinată elicopterelor) cu lungimea de aproximativ 300 metri. Datorită prezenței de spirit și a înaltului profesionalism, Marțian a reușit să oprească avionul din rulaj în limitele platformei. În anul 2004 Marțian George a fost pensionat și s-a stabilit în municipiul București.*

[14] ***Kirovograd*** *este un oraș cu vreo 260.000 de locuitori, situat în inima Ucrainei, la vreo 300km distanță de Kiev, adică la patru - cinci ore de mers cu mașina. Acesta este un important centru cultural și industrial al țării, un oraș liniștit și confortabil, plin de farmec, cu o arhitectură deosebită și cu peisaje naturale minunate. Din punct de vedere istoric, Kirovograd este considerat un oraș tânăr de vreme ce nașterea sa este consemnată la 1754 când, pe valea râului Ingul, lângă o așezare a cazacilor, era fondat fortul Sfânta Elisabeta. Cetatea s-a extins rapid prin atragerea a numeroși imigranți, iar în jurul acesteia s-a dezvoltat un oraș complet funcțional care inițial s-a numit Elisavetgrad, iar din 1939 a fost rebotezat Kirovograd (în onoarea oficialului sovietic Kirov).*

[15] *În țara asta există un singul stăpân: KGB. Sunt cunoscuți a fi sabia și scutul partidului, dar în realitate ei nu servesc partidul, nici statul și cu atât mai puțin poporul. Ei nu servesc pe nimeni, ei se servesc pe ei. Până și militarilor le este frică de ei. Ei au descoperit că arma supremă este iluzia. Ei crează iluzia că se află preturindeni, așa încât oamenii nu îndrăznesc nici măcar să le șoptească numele.*

[16] ***Stațiile de metrou din Moscova. Lux și opulență.*** *Metroul din Moscova a fost unul dintre cele mai extravagante proiecte arhitecturale ale fostei URSS, cu stații construite asemenea unor palate luxoase. Însuși Stalin, liderul de fier, a ordonat arhitecților să proiecteze o structură care să îi facă pe cetățeni să priveasca în sus, să admire arta ca și când ar fi admirat soarele și pe el însuși. Cu ziduri de marmură, tavane înalte și candelabre grandioase, multe dintre stațiile de metrou moscovite au fost asemuite unui "soare subteran". Arta subterană include basoreliefuri, frize, statui de marmură si bronz, vitralii și nenumărate mozaicuri din sticlă, marmură și granit, toate realizate într-un stil bizantin foarte bine conturat. Aici puteți vedea imagini ale foștilor revoluționari, figuri istorice, victoriile Moscovei înfățisate în domenii precum istorie, sport, industrie, agricultură și război; dar și figuri ale unor oameni simpli, precum muncitori, soldați, fermieri și studenți. După moartea lui Stalin, în anul 1953, picturile au fost indepărtate treptat, sculpturile au fost depozitate în altă parte, iar mosaicurile și basoreliefurile au fost pur și simplu eliminate. Stațiile noi construite în această perioadă au fost lipsite de orice stucaturi, coloane sau alte elemente "nejustificate", partidul având o nouă temă: "mai mulți kilometri în detrimentul arhitecturii." Din fericire, arhitectura originală a stațiilor timpurii a fost lăsată intactă și încă mai arată uimitor.*

[17] ***Strada Arbat*** *este un fel de Mecca a istoriei literare moscovite. Însă Mecca „istoriei literare" a oraşului Moscova este strada Arbat (Starâi Arbat) pe care poetul şi bardul Arbatului, Bulat Okudjava, o cântă: „Ah, Arbatul meu, tu eşti Patria mea!" Strada datează din secolul XIV şi apare în letopiseţele Moscovei în cumplitul an 1492, cînd oraşul a ars din temelii. Numele de Arbat vine, după cum tălmăcesc specialiştii, de la cuvântul arab „rabat", cel care definea „periferia oraşului." Strada începe din spatele Kremlinului, fiind cândva periferia oraşului Alb (cel care era înconjurat de zidurile Kremlinului). Începând cu sec. XVII, strada devine cel mai important centru comercial şi treptat ajunge unul dintre cele mai atractive locuri din Moscova. Începând cu anul 1908, pe aici începe să circule un tramvai, iar odată cu anii 1970 ea devine, aşa cum o ştim şi astăzi, o stradă pietonală. Strada a devenit locul de întâlnire a boemei moscovite, locul de promenadă a turiştilor străini şi chiar dacă în ultimii ani a căpătat un aer mai comercial, întâlneşti „istoria literară" a străzii la tot pasul. Orice moscovit cult îţi va arăta casa nr. 53 în care Puşkin a stat cu tânăra lui soţie şi în ciuda faptului că „a fost fericit, nu a scris nici un rând". În aceeaşi casă va urma povestea Mariei Ţvetaeva, care a închiriat un*

apartament pe motivul „că aici a stat Puşkin”. Nr. 53 mai este legat şi de Piotr Ceaikovski, dar şi de Vladimir Maiakovski sau Vsevolod Meyerhold. După casa nr. 53 va urma imediat povestea casei nr. 55, situată alături şi în care a stat „însuşi” Andrei Belîi. Dacă ai noroc să ai un ghid, el nu va uita să-ţi arate casa nr. 9 unde a fost faimoasa cafenea „Arbatsky podval” în care nedespărţiţii Esenin şi Mariengof îşi făceau veacul şi din când în când îşi făcea apariţia „bluza galbenă” a lui Maiakovski. Fireşte ţi se vor arăta monumentele lui Puşkin şi Okudjava, ţi se va spune că despre Arbat au scris Tolstoi, Râbakov, şi cu siguranţă ţi se va arăta fresca dedicată celui mai iubit erou underground, poet şi cîntăreţ rock, Viktor Ţoi. Acestea şi multe alte „aventuri” literare se pot „întâmpla” pe o mică stradă din Moscova, numită Arbat.

[18] ***Aeroportul internațional “John F. Kennedy”*** *este situat în cartierul* **Queens** *din New York City, la 12 mile (19 km) sud-est de* **Lower Manhattan**. *Inițial (până-n 1963) s-a numit „Idlewild Airport”, apoi a fost rebotezat, după numele lui* **John F. Kennedy**, *al 35-lea președinte al SUA. Construcția acestui aeroport a început în 1943. Primele operațiuni comerciale au început la 1 iulie 1948. La deschidere acesta avea șase piste, iar a șaptea se afla în construcție. Pistele 1L și 7L au fost păstrate de rezervă și nu au fost folosite niciodată. Pista 1R a fost închisă în anii 1950 și pista 7R în anii 1966. Pista 4L s-a deschis în 1949, iar ulterior a fost adăugată pista 4R.*

Numărul Pistei	*Lungimea Pistei*	*Lățimea Pistei*
13R–31L	*14,572 feet (4,442 m)*	*200 feet (61 m)*
4R–22L	*8,400 feet (2,560 m)*	*200 feet (61 m)*
4L–22R	*11,351 feet (3,460 m)*	*150 feet (46 m)*
13L–31R	*10,000 feet (3,048 m)*	*150 feet (46 m)*

JFK are peste 25 mile (40 km) de căi de rulaj, care au o lăține standard de 75 feet (23 m); grosimea asfaltului este de 15 - 18 inches (460 mm). JFK are șapte terminale.)

[19] ***Norii cumulonimbus*** *sunt în mod normal însoțiți de nori cumulus la altitudine mai joasă, care se dezvoltă vertical, și nu orizontal, având formă de ciupercă. Pot acoperi o distanță mare pe orizontală și se pot extinde pe verticală între 150m și 3690m, cu vârfurile care pot urca către 6090m sau chiar la extreme de 23.000m. Forma de nicovală se datorează vântului de forfecare sau inversiunii de temperatură din apropierea tropopauzei. Celulele de furtună cumulonimbus pot produce precipitații abundente de natură convectivă și curenți de aer foarte puternici. Aceste celule de furtună se pot epuiza în circa 20 de minute, când precipitațiile dau naștere la curenți verticali puternici, care contribuie la disiparea energiei. Dacă atmosfera conține suficientă energie solară (ca-n timpul verilor toride), are loc o evaporare rapidă care crează noi celule de furtună la distanță de câțiva kilometri de prima, pe parcursul a mai multe ore.*

[20] ***Oceanul Atlantic*** *a constituit o barieră semnificativă pentru pionierii aviației din secolele 19 și 20. Primele motoare de aviație nu aveau suficientă fiabilitate pentru a face posibilă această traversare, nici suficientă putere pentru a putea lua la bord combustibilul necesar. În plus nu existau mijloacele de navigație adecvate pentru a face posibil acest zbor de traversare, mai ales dacă avem în vedere și condițiile meteorologice vitrege. Între 8 și 31 mai 1919 un hidroavion NC-4 Curtiss a realizat o traversare a Atlanticului din SUA către Azore și mai departe în Portugalia, cu destinație finală Regatul Unit al Marii Britanii; această călătorie a durat 23 de zile. În zilele de 14 – 15 iunie 1919 aviatorii britanici Alcock și Brown au realizat primul zbor nonstop transatlantic; au folosit un avion Vickers Vimy de bombardament din primul război mondial, modificat. Diverse companii aeriene au folosit la începuturi (prin anii 1930) bărci zburătoare (flying boats) pentru a conecta America (de nord, de sud) cu Europa prin Bermude sau Azore. Primele curse regulate cu pasageri la bord au fost efectuate de către compania Pan American în vara anului 1939. Într-un Ghid din septembrie 1947 găsim deja 27 de zboruri pentru pasageri ce se efectuau pe săptămână cu avioane dotate cu motoare cu piston. Zboruri comerciale care foloseau aeronave cu motoare cu reacție au început a se efectua în octombrie 1958. Totuși, pentru istorie, primul pasager care a traversat Atlanticul, la 4-6 iunie 1927, a fost C.D. Chamberlin, pe ruta New York (Roosevelt Field) – Eisleben (Germania) la bordul unui avion Bellanca.*

[21] ***Boeing 707*** *este un* **avion** *civil de transport cvadrimotor scurt, mediu și lung curier produs de compania* **Boeing**. *A făcut parte din prima serie de avioane cu reacție comerciale, astfel revoluționând*

transportul aerian pe plan mondial. Între 1958 și 1978 au fost produse 1010. Urme ale acestui avion se observă și în produse mai recente - ***Boeing 737*** *păstrează un fuselaj identic. Avionul a fost gândit atât pentru producție civilă cât și militară. Primul zbor al modelului civil a avut loc în 1957, pe 20 decembrie. Popularitatea transportului aerian adusă de 707 a făcut, paradoxal, ca modelul să devină rapid depășit, și să fie înlocuit începând cu anii '70, cu modele mai mari sau adaptate distanțelor mai lungi, respectiv cu modele dedicate transportului scurt-curier. Rutele făcute de un Boeing 707 cu 110 pasageri cu 2-3 escale sunt astăzi asigurate de avioane de 250-400 pasageri cu multiple frecvențe zilnic, fără escală. Transportul aerian a devenit atât de popular, încât o capacitate similară unui Boeing 707 este asigurată astăzi de unele avioane regionale (de navetă). Boeing a adaptat avionul nevoilor mai multor linii aeriene (dacă astăzi producătorii de avioane oferă o linie de produse de mărime și autonomie variabilă, în perioada respectivă, opțiunea era limitată la un singur model, care trebuia să asigure toate rolurile). Astfel, unele Boeing 707 au fost adaptate pentru rute scurte, altele au fost adaptate pentru rute extrem de lungi, precum* ***Londra-Sydney****. Prin urmare, există 707-120, modelul original (capacitate : 110 pasageri în configurație standard, maxim 179), 707-220 pentru modele care urmau să serveasca* ***aeroporturi*** *aflate în medii tropicale sau la înălțimi mari, Boeing 707-320 (Intercontinental), mai lung și cu rezerve mai mari de combustibil (capacitate : 147 pasageri, maxim : 202 pasageri), 707-120B și 707-320B, îmbunătățite cu motoare noi, mai economice, mai puțin zgomotoase, și cu autonomie mai mare, 707-320C, convertibil* ***cargo/pasageri****, 707-420, cu motoare diferite (****Rolls Royce****) și 720 (respectiv 720B), model mai scurt, mai rapid și cu modificări la aripi, construit pentru distanțe scurte și medii de pe piste scurte. Avionul a fost eliminat din serviciul de pasageri începând cu anii 1980, astăzi fiind foarte puțini operatori ai modelului - consumul ridicat de combustibil (de aproximativ 4-5 ori mai mare, pe pasager, pe km, față de un avion recent), poluarea (mai ales a primelor modele), costul ridicat al întreținerii (ultimul exemplar produs are mai mult de 20 de ani vechime), dar și o campanie masiva de achiziții din partea armatei americane de la liniile aeriene în anii '80 (pentru piese de schimb) au făcut să existe destul de puține modele operaționale astăzi. Există un număr de avioane VIP, unde numărul redus de zboruri înseamnă că este mai puțin economică înlocuirea cu modele mai noi. Astfel, avionul prezidențial al* ***României****, spre exemplu, era un Boeing 707, care datează din 1974. Aeronava "Air Force One" Românească se numea "Carpați".*

[22] *La 7 aprilie 2003, cele două aparate „Boeing 707" cumpărate pentru compania „Tarom" în anul 1973 (YR-ABA şi YR-ABC) au fost vândute împreună pentru suma de 600.000 de dolari, în cadrul unei licitaţii organizate de Bursa Română de Mărfuri. Este interesant de semnalat şi faptul că, în momentul în care autorităţile de la Bucureşti şi-au exprimat, în anul 1972, intenţia de a achiziţiona din S.U.A. avioane pentru „Tarom", reprezentanţii companiei americane au propus livrarea a trei aparate „Boeing 707-320 C", preţul total al comenzii fiind de circa 45 de milioane de dolari. Contractul negociat de cele două părţi a avut o clauză de offset, România urmând să achite aproximativ 10% din valoarea contractului prin fabricarea în ţară şi livrarea în S.U.A. a opt părţi componente ale avionului „Boeing 727". Departamentul Apărării al Statelor Unite nu a fost de acord cu prevederile clauzei de offset, considerând în mod repetat că trimiterea în România, de către compania „Boeing", a unor echipamente moderne, în scopul producerii de părţi componente pentru „Boeing 727", nu respecta embargoul instituit de S.U.A. la începutul Războiului Rece, în domeniul exportului de tehnologie industrială şi utilaje ultramoderne în statele comuniste. Opinia conducerii Pentagonului a fost ascultată de reprezentanţii companiei „Boeing" şi lista iniţială cu utilajele care urmau să ajungă în România a fost scurtată, pentru a nu se oferi autorităţilor de la Bucureşti tehnologie civilă de ultimă oră, care putea fi utilizată şi în uzinele româneşti cu profil militar. Cu toate acestea, opoziţia Departamentului Apărării a continuat, considerându-se că, dacă românii ar fi fost supuşi unei presiuni, aceştia ar fi fost în cele din urmă de acord să cumpere cele trei avioane, fără a se încheia o clauză de offset. Opinia respectivă nu era împărtăşită de conducerea companiei „Boeing", offset-ul fiind, în opinia sa, „un «element critic» în propunerea «echilibrată în mod delicat»)". Henry Kissinger a fost de acord cu părerea specialiştilor companiei americane şi, într-un memorandum trimis la 16 ianuarie 1973 preşedintelui Richard Nixon, a menţionat opinia acestora, astfel: „Dacă «Boeing» pierde contractul, Statele Unite vor pierde o tranzacţie de 45 de milioane de dolari, importantă pentru balanţa noastră de plăţi, precum şi un echivalent net de 1350 de locuri de muncă pe an la uzina „Boeing" din Seattle. Va fi nevoie o derogare de la [sistemul] COCOM doar pentru o singură piesă din utilajul de fabricare. Acest lucru nu ar trebui să provoace nici o dificultate, deoarece o derogare de la sistemul COCOM a fost acordată în trecut pentru un model mai mare al aceluiaşi echipament". Preşedintele Richard Nixon a aprobat propunerea secretarului de Stat, de a se încheia contractul respectiv împreună cu clauza de offset dorită de autorităţile române.*

[23] ***Singapore****, pronunțat în engleză /sɪŋəpɔr/, (oficial* ***Republica Singapore****) este un stat-oraș insular și cea mai mică țară din Asia de Sud-Est. Este situat în sudul Peninsulei Malay și a statului malaysian Johor, 137 km nord de la ecuator. Numele Singapore a derivat din cuvintele limbii Malay, singa (leu) și pura (oraș), care la rândul*

lor provin din limba sanscrită सिंह siṃha și पुर pura. Folclorul atribuie aceste nume unui prinț din Sumatra secoulului al XIV-lea , numit Sang Nila Utama, care, s-a adăpostit pe insulă după o furtună, și care a redenunumit-o Orașul Leilor după ce a zărit aici un leu feroce. Primele dovezi ale locuirii Singapore-ului sunt din secolul III-lea e.n. Insula era un adăpost a imperiului Srivijaya din Sumatra și purta numele Temasek (Orașul Mării). Temasek (Tumasek) a devenit rapid un important centru comercial, dar a decăzut spre sfârșitul secolului XIV. Mai sunt puține rămășite ale vechiului Temasek în Singapore, dar arheologii din Singapore au adus la suprafață dovezile civilizației și locuirii sale. Între secolul XVI și începutul secolului XIX, Singapore a făcut parte din Sultanatul Johor. În timpul războaielor Malaiezo-Portugheze din 1613, a fost spulberat de către trupele portugheze. Portughezii au deținut controlul în secolul XVI, olandezii în secolul XVII, dar în majoritatea timpului insula a fost ocupată în principal de pescari și ocazional de pirați.În 1819, Sir Thomas Stamford Raffles a debarcat în insula principală. Sesizând potențialul insulei, Raffles a semnat un tratat cu Sultan Hussein Shah din partea companiei British East India Company, cu scopul de a dezvolta Singapore ca port comercial, marcându-se astfel începutul erei moderne. Ajutorul lui Raffles, William Farquhar, a preconizat perioada de dezvoltare economică și migrația etnică. În anul 1858 insula era guvernată de către Biroul companiei The British India. În 1867 Singapore a fost recunoscută oficial ca teritoriu colonial englez, răspunzător direct al Coroanei. În 1869, insula avea o populație aproximativă de 100 000 de locuitori. În timpul celui de-al doilea război mondial, armata imperială japoneză a invadat Malaya, care a culminat cu bătălia de la Singapore. Armata britanică nepregătită a fost înfrântă în șase zile, și a predat insula, presupusul bastion de neînvins al Imperiului, generalului Tomoyuki Yamashita la 15 februarie 1942. Japonezii au redenumit Singapore Shōnan (昭南), din cuvântul japonez Shō și nan(Sud), și au ocupat-o până la returnarea acesteia Marii Britanii de la 12 septembrie 1945, la o lună de la capitularea Japoniei. Pe insulă japonezii au preluat celebra închisoare Changi, devenită azi un memorial în memoria miilor de soldați britanici uciși de trupele de ocupație japoneze. În muzeul închisorii Changi se păstrează câteva fresce pictate chiar de deținuți. Rudele celor uciși aici vin în pelerinaj aproape zi de zi. Singapore a devenit un stat auto-guvernat în 1959 cu Yusof bin Ishak drept primul Yang di-Pertuan Negara și Lee Kuan Yew ca întâiul prim-ministru. După referendumul din 1962 pentru alipirea, Singapore s-a alăturat Malayai împreună cu Sabah și Sarawak pentru a forma Statul federal al Malaysiei la 16 septembrie 1963, dar a fost dar afară din federație doi ani mai târziu după relațiile conflictuale ideologice dintre guvernul statal și guvernul federal de la Kuala Lumpur. Și-a câștigat suveranitatea în mod oficial la 9 august 1965. Yusof bin Ishak a fost înscăunat ca întâiul președinte al Singapore-ului și Lee Kuan Yew a rămas prim-ministru.Mica națiune a trebuie să fie auto-suficientă, și să dea piept cu probleme ca lipsa majoră de locuri de muncă, lipsa locuințelor, lipsa teritoriului și a resurselor naturale. În timpul mandatului lui Lee Kuan Yew ca prim-ministru între 1959 și 1990, s-au creat numeroase locuri de muncă, s-a ridicat foarte mult nivelul de trai și s-a pus în practică un program la scară mare de construcție de locuințe. Infrastructura economică a țării a fost dezvoltată, a fost oprită tensiunea interasială și s-a creat un sistem de apărare națională, având la bază stagiul militar obligatoriu pentru fiecare locuitor de sex masculin.În 1990, Goh Chok Tong i-a succedat lui Lee ca prim-ministru. În timpul mandatului său, țara s-a confruntat cu impactul crizei economice a piețelor Est-Asiatice din 1997 și molima SARS din 2003, precum și cu atacurile teroriste cauzate de Jemaah Islamiyah (JI) de dupa 11 septembrie. Lee Hsien Loong, cel mai în vârstă fiu al lui Lee Kuan Yew, a devenit cel de-al treilea prim-ministru în 2004.

[24] ***Aeroportul Internațional Singapore-Changi*** *(Singapore Changi Airport în engleză) este un punct principal de aviație din Singapore, Asia. Aeroportul este situat în Changi, o localitate 20 km est-nord-est de la centrul orașului Singapore. Changi-ul este servit de 79 de companii de aviație, incluzând Singapore Airlines, linia aeriană națională; aproximativ 4,000 de zboruri pe săptămână trec prin aeroport, de la 177 de orașe din toată lumea. Aeroportul are un personal de 13.000 de persoane și generează $4,5 miliarde pentru economia Singaporului. În imediata vecinătate a aeroportului se găsește celebrul lagăr japonez din timpul Celui de al Doilea Război Mondial, descris de prozatorul englez James Clavell în romanul omonim. În interiorul muzeului închisorii pot fi admirate frescele originale ale capelei, picate de deținuții britanici, dintre care mulți și-au pierdut viața aici din cauza condițiilor de deten'ie extrem de grele și a climei tropicale. Aeroportul Changi este legat de diverse alte localități din Singapore prin sistemul de transport în comun. Din 2002, linia est-vest a metroului vine până la aeroport, la stația Changi Airport. Călătoria până în centrul orașului (stația de metrou City Hall) durează 26 de minute, cu transfer la Tanah Merah. Deasemenea, șase rute de autobuz trec prin Aeroportul Changi, mergând spre centrul orașului și diverse suburbii. Taxiul sau limuzina sunt alte alternativ pentru transportul între aeroport și oraș.*

[25] ***Muzeul de Artă Modernă din New York****, supranumit și MoMa, a fost fondat în 1929, fiind inițial o instituție de învățământ. El deține o sală de sculptură și săli de pictură cu aproximativ 150.000 de picturi. Muzeul adăpostește picturi celebre ca: "Noapte înstelată" de Vincent Van Gogh, "Les Demoiselles d'Avignon" de Pablo Picasso sau "Boneta" de Georges Seurat. Totodată, Muzeul de Artă Modernă din New York mai deține și Biblioteca Muzeului, unde există în jur de 300.000 de cărți, cât și Arhivele Muzeului. Muzeul are un rol bine definit de instituție care educă și creează oportunități prin diferitele conferințe, simpozioane sau colocvii ce se țin aici.*

[26] ***Statuia Libertății din New York*** *este un monument în portul „Liberty Island" din orașul New York. A fost plasat în anul 1886 la intrarea portului de pe insulă cu scopul de a transmite călătorilor sosiți salutul de bun venit pe pământ american. Statuia este un cadou al Franței făcut Statelor Unite ale Americii cu ocazia aniversării a 100 de ani de la declararea independenței Statelor Unite. Statuia are o înălțime fără soclu de 46,5 m, iar cu soclu 93 m. Ea are un înveliș de cupru care acoperă un schelet de fier. Monumentul are o greutate de 225 tone, culoarea statuii prin oxidarea cuprului a devenit verde. Soclul are o formă de stea fiind construit din piatră. În interiorul său se află un muzeu. Statuia reprezintă zeița libertății care stă cu un picior pe lanțul rupt al sclaviei. Zeița ține în mâna stângă o tablă cu inscripția "JULY IV MDCCLXXVI" (adică, 4 iulie 1776) data când a fost ratificată Declarația de independență a Statelor Unite ale Americii. În mâna dreaptă zeița are o făclie cu flacăra aurită. Pe capul zeiței se află o coroană împodobită cu șapte fascicole de lumină care simbolizează cele șapte mări și continente, cele 25 de ferestre simbolizează cele 25 de nestemate ale lumii.Învelișul de cupru al statuii a fost proiectat de Frédéric Auguste Bartholdi din Alsacia, iar scheletul metalic de inginerul Gustave Eiffel, faimosul arhitect, inginer structural și constructor al Turnului Eiffel.Statuia Libertății a fost un cadou oferit Statelor Unite de către Franța, la sfârșitul secolului al 19-lea, fiind plasată pe râul Hudson, la gura de vărsare a acestuia în portul orașului New York.*

[27] ***Times Square*** *este o intersecție comercială importantă din cartierul Manhattan al orașului New York, la intersecția Broadway și Seventh Avenue și se întinde de la vest 42nd Street la vest 47th Street. Zona Times Square extinsă, de asemenea numită Theatre District este formată din străzile dintre Sixth și Eighth Avenue de la est la vest și străzile Vest 40th și Vest 53rd de la sud la nord, alcătuind partea de vest a zonei comerciale a Midtown Manhattan.În trecut numită Longacre Square, Times Square a fost redenumită în aprilie 1904, după ce New York Times și-a mutat sediul în nou construita Clădire Times, care acum se numește One Times Square și este locul de unde coboară mingea în ajunul anului nou. Times Square, poreclită „Crossroads of the World" și „The Great White Way", a obținut statutul de reper în lume și este un simbol al orașului New York și al Statelor Unite. Triunghiul de nord al Times Square este din punct de vedere tehnic Duffy Square, dedicată în 1937 preotului Francis P. Duffy din regimentul 69 de infanterie al New York City; un memorial pentru Duffy se află acolo, împreună cu o statuie a lui George M. Cohan și cabina de bilete pentru teatru TKTS. Statuia lui Duffy și piața au fost incluse pe lista National Register of Historic Places în 2001.*

[28] *Sediul Organizației Națiunilor Unite este o zonă extra-națională, asemenea ambasadelor. Acest lucru afectează aplicarea unor legi în fața normelor ONU, față de legile din New York City, dar nu oferă imunitate la crimele care au loc acolo. În plus, sediul Organizației Națiunilor Unite rămâne sub jurisdicția și legile din Statele Unite, deși câțiva membri ai personalului ONU au imunitate diplomatică și deci nu pot fi judecate de către instanțele locale cu excepția cazului în care se renunța la imunitatea diplomatică din partea Secretarului General. În plus, Organizația Națiunilor Unite Sediul rămâne sub jurisdicția și legilor din Statele Unite, deși câțiva membri ai personalului ONU au imunitate diplomatică și deci nu pot fi judecate de către instanțele locale cu excepția cazului în care se renunța la imunitatea diplomatică de către Secretarul General.*

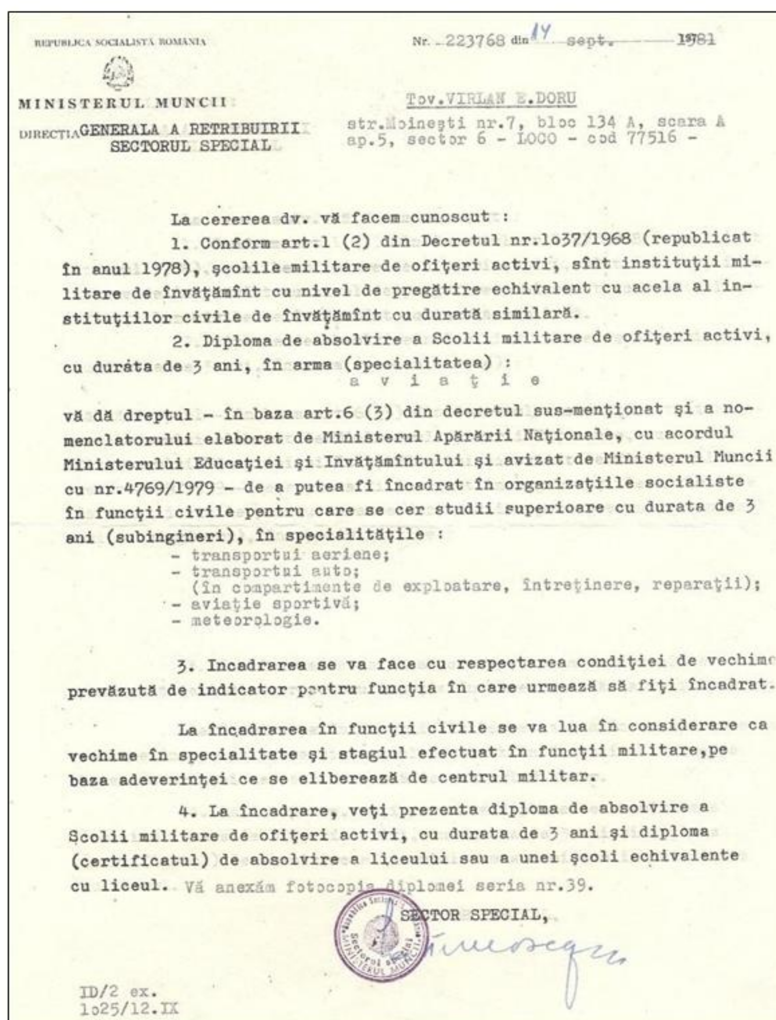
[29] **Amsterdam.** *Prima atestare documentară a numelui Amsterdam o reprezintă un document emis la 27 octombrie 1275 de contele Floris al V-lea de Olanda și Zeelanda. Data exactă la care Amsterdam a primit drepturile de oraș este incertă, dar cel mai probabil este că episcopul de Utrecht Guy de Avesnes a fost cel care a conferit aceste drepturi în 1306.Începând cu secolul al XIV-lea, Amsterdam a înflorit, datorită mai ales comerțului pe care îl practica cu orașele din Liga Hanseatică. În 1345 s-a produs un miracol euharistic lângă Kalverstraat, Amsterdam devenind un oraș de pelerinaj până la convertirea populației la protestantism.Secolul al XVII-lea este considerat Era de aur a Amsterdamului. La începutul secolului Amsterdam devine unul dintre cele mai bogate orașe din lume. Din portul orașului, plecau vase comerciale spre Marea Baltică, America de Nord,Africa, Indonezia sau Brazilia formându-se astfel bazele rețelei mondiale de comerț.Secolele XVII și XIX*

au însemnat declinul prosperității. Războaiele cu Anglia și Franța și-au pus amprenta pe economia orașului. În timpul războaielor napoleoniene averea orașului a atins punctul minim, însă, odată cu formarea Regatului Țărilor de Jos în 1815, lucrurile încep ușor să se amelioreze.După ocupația napoleoniană, nu se mai face din punct administrativ distincție intre sat și oraș, de aceea Amsterdamul este azi o comună.Sfârșitul secolului al XIX-lea este numit A doua eră de aur a orașului Amsterdam. Au fost construite muzee noi, o stație de tren și Concertgebouw-ul, o sală de concerte considerată în primele 3 ale lumii. În această perioadă, revoluția industrială ajunge în Amsterdam. Se construiește Canalul Amsterdam-Rin, pentru a oferi orașului legătură directă cu Râul Rin, și canalul care oferea portului o legătură mai scurtă cu Marea Nordului. Cele două canale au îmbunătățit considerabil comunicațiile orașului cu restul continentului.

Capitolul 7

ITA-CIUTMR

Începând cu ziua de marți 22 septembrie 1981, transferat în interesul serviciului (conform Dispoziției no.1020/21 septembrie 1981), încep activitatea, ca subinginer la Biroul de Proiectări, la M.I.C.M. – I.T.A. – C.I.U.T.M.R. (Centrala Industrială a Materialului Rulant) București, cu un salariu de 2780lei/lună, situat undeva pe strada Smârdan din București. După oprirea de la zbor solicitasem la Ministerul Muncii eliberarea unei dovezi de echivalare a studiilor mele aeronautice, conform legislației în vigoare de la vremea respectivă. Trebuie să recunosc faptul că am fost extrem de bine primit în cadrul acestui colectiv de ingineri cu experiență în domeniul respectiv de activitate (industria auto); eu aveam zero experiență - prin comparație cu un inginer auto pregătit în cadrul Universității



REPUBLICA SOCIALISTĂ ROMÂNIA

MINISTERUL MUNCII

DIRECTIA GENERALA A RETRIBUIRII
SECTORUL SPECIAL

Nr. 223768 din 14 sept. 1981

Tov. VIRLAN E. DORU
str. Moinești nr.7, bloc 134 A, scara A
ap.5, sector 6 - LOCO - cod 77516 -

La cererea dv. vă facem cunoscut :

1. Conform art.1 (2) din Decretul nr.1o37/1968 (republicat în anul 1978), școlile militare de ofițeri activi, sînt instituții militare de învățămînt cu nivel de pregătire echivalent cu acela al instituțiilor civile de învățămînt cu durată similară.

2. Diploma de absolvire a Scolii militare de ofițeri activi, cu durata de 3 ani, în arma (specialitatea) :
a v i a ț i e
vă dă dreptul - în baza art.6 (3) din decretul sus-menționat și a nomenclatorului elaborat de Ministerul Apărării Naționale, cu acordul Ministerului Educației și Invățămîntului și avizat de Ministerul Muncii cu nr.4769/1979 - de a putea fi încadrat în organizațiile socialiste în funcții civile pentru care se cer studii superioare cu durata de 3 ani (subingineri), în specialitățile :
- transportul aeriene;
- transportul auto;
(în compartimente de exploatare, întreținere, reparații);
- aviație sportivă;
- meteorologie.

3. Incadrarea se va face cu respectarea condiției de vechime prevăzută de indicator pentru funcția în care urmează să fiți încadrat.

La încadrarea în funcții civile se va lua în considerare ca vechime în specialitate și stagiul efectuat în funcții militare, pe baza adeverinței ce se eliberează de centrul militar.

4. La încadrare, veți prezenta diploma de absolvire a Școlii militare de ofițeri activi, cu durata de 3 ani și diploma (certificatul) de absolvire a liceului sau a unei școli echivalente cu liceul. Vă anexăm fotocopia diplomei seria nr.39.

SECTOR SPECIAL,

ID/2 ex.
1o25/12.IX

Documentul de echivalare a studiilor efectuate în școala de aviație

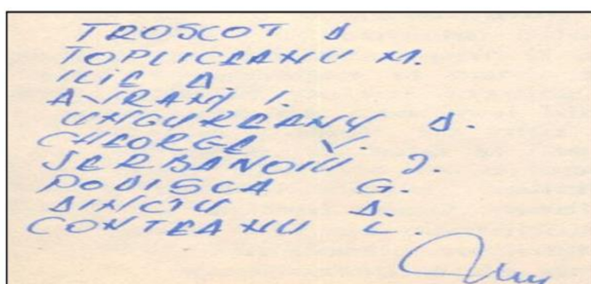
Politehnice - pentru domeniul unde acum eram obligat de ...viață să-mi desfășor activitatea. Plecând de la convingerea noului meu șef de la proiectări că sunt un tip ordonat și serios, ceea ce era complet adevărat, misiunea mea în perioada relativ scurtă cât am lucrat aici, era să urmăresc pe teren punerea în operă a proiectelor realizate în acest Birou. Astfel, în această calitate, am mers în multe locuri din București (în general la autobazele ITA-CIUTMR), unde, cu atât mai mult, am întâlnit o mare diversitate de oameni ai muncii, de simpli muncitori la șefi de obiective industriale, cu multă experiență de muncă și de viață, cu care am discutat foarte multe ore; această experiență a fost pentru mine, fără doar și poate, extrem de utilă și mi-a fost de real folos în ceea ce aveam să întreprind în anii ce urmau. În perioada de un an de zile, cât am lucrat aici, am făcut toate demersurile posibile pentru a reveni la activitatea de zbor: memorii la Compania TAROM ori Departamentul

Aviației Civile (unde Șef era generalul Aurel Răican, de fel din zona unde eu însumi m-am născut și am copilărit), la Comitetul Central al P.C.R.(unde am solicitat audiență și unde am fost primit în audiență de către un tovarăș cu care am avut o discuție foarte scurtă și dezamăgitoare, cel puțin prin comparație cu iluziile pe care mi le făcusem eu, care credeam că "partidul" are cel puțin răbdarea să asculte necazurile oamenilor muncii!). Epuizând practic toate căile pe care eu le identificasem pentru revenirea mea la zbor, deziluzionat și "lămurit" că nu mai exista nici o cale de întoarcere la pasiunea vieții mele - zborul, am decis s-o "rup" definitiv cu aviația și să mă afirm ca inginer sau mai știu eu ce. Adevărul este că nu am putut să dau uitării aviația, nu pentru că eu nu aș fi avut determinarea necesară, ci pentru că în mod constant și cu asiduitate ...nu am fost lăsat s-o uit de către persoanele care-mi erau în preajmă (la locurile mele de muncă viitoare), persoane care mă puneau iarăși și iarăși și iarăși să povestesc diverse lucruri din acest domeniu. În ziua de luni 25 octombrie 1982, directorul I.T.A.-C.I.U.T.M.R. inginer Gall Adrian este de acord cu cererea mea și îmi semnează transferul la ... *O.G.A. Buzău*[1]!

OGA – BUZĂU

Începând cu aceeași dată de 25 octombrie 1982 sunt încadrat la Oficiul pentru gospodărirea apelor (OGA) Buzău, ca ... mecanic auto reparații, categoria 5-a, treapta II-a, cu un salariu de 2397lei/lună, cu promisiunea că-n noua organigramă a Oficiului voi avea un loc de muncă conform pregătirii - aceasta era promisiunea directorului O.G.A., domnul Ion Racovițeanu, promisiune de care s-a achitat destul de curând. Astfel, începând de sâmbătă 1 ianuarie 1983 sunt ... promovat subinginer (clasa 23, grupa 4-a) cu un salariu de 2780lei/lună. Cu ocazia zilei muncii, marți 1 mai 1984 sunt recompensat cu o creștere de salariu, primind acum 2920lei/lună. În cadrul O.G.A. Buzău, ca subinginer, am fost responsabil cu activitatea de reparații a utilajelor (tractoare, buldozere, excavatoare, dragline, mijloace de transport auto) folosite pe șantierele de hidroameliorații ale Oficiului, cum și cu gestionarea producției industriale - eram Șeful Bazei de producție industrială și reparații, aveam în subordine doi maiștrii mecanici (Vasile Bănică și nea Florică) și, la un moment dat, vreo 150 de muncitori. Am gestionat aceste activități destul de complexe și, respectiv, oamenii care le executau într-o perioadă când la ordinea zilei era "acordul global", când "planul de producție" era de multe ori nerealist. O mare parte dintre oamenii din subordinea mea erau muncitori navetiști, se sculau zilnic, șase zile din șapte, la 3-4-5 dimineața pentru a veni de pe întreg cuprinsul județului Buzău la oraș pentru-n codru de pâine, poate puțin mai albă decât în propriul lor sat de la munte sau de la șes; cel puțin pentru acești oameni aveam obligația morală să realizăm planul, da, cel puțin față de acești oameni necăjiți. Îmi amintesc cu zâmbetul pe buze că la un moment dat a fost repartizată la această Bază industrială o absolventă de liceu industrial, o fată frumușică și finuță, de pe lângă Râmnicu Sărat, Vasilica, care pe Diploma de absolvire a liceului era ...mecanic, neavând, de fapt, nimic în comun cu această meserie relativ dură și bărbătească. Cum era corect, ca fiecare subordonat să muncească pentru salariul de la finele lunii, și cum nu prea știam ce să fac cu

Vasilica, o puneam, biata de ea, aproape zilnic să măture hala-n interior și exterior, să vopsească, să tragă dungi de var, pentru delimitarea zonelor de lucru, astfel că cine ne vizita Baza, din conducerea Oficiului sau din afară rămânea mască la cât de bine arăta locul cu pricina. La modul cel mai serios și cu sinceră recunoștință eu și toată echipa eram, și suntem datori, colegei noastre Vasilica, o fată foarte conștiincioasă, care nu știu să fi comentat vreodată ceva. Apoi mai era ... Vasile, un lăcătuș mecanic, de fel din comuna Săpoca (județul Buzău)... acesta fugea de muncă ca de dracu, el lucrase anterior la Abatorul care era gard în gard cu hala noastră de producție...acesta dispărea frecvent de la locul de muncă și revenea burdușit (pe sub salopeta de lucru) cu carne și preparate din carne, astfel că, de obicei, în pauza de prânz, de la forjă, unde-i fixasem locul de muncă ...pentru a fi cât mai invizibil, venea frecvent miros de friptură... Îmi mai amintesc că la un moment dat am primit o comandă pentru execuția unui număr destul de mare de roabe; ne-am sfătuit cum să biruim în timpul scurt avut la dispoziție, contam pe oamenii din subordine, dar, totuși, se punea problema roților... Vasile, mare întreprinzător și descurcăreț, a sărit cu soluția: rezolv eu problema, domn' inginer! Cum, Vasile? Este treaba mea, dar dați-mi-l pe Mitică să mă ajute… Măi, ce-ai în cap, să nu dai de dracu! ș.a.m.d. A doua zi, Vasile - om umblat - știa că la Intreprinderea din apropiere “Metalurgica” se fabricau stingătoare de incendiu pe roti, pentru export… acele roți erau făcute din două talere laterale (confecționate din tablă ambutisată), care strângeau între ele un inel de cauciuc folosit pentru a proteja tuburile de oxigen, dacă acestea ar fi fost brutal și periculor manevrate. Aceste talere, dacă aveau mici defecțiuni, nu mai puteau merge la export…se duceau la grămada de fier vechi; Vasile le-a recuperat de-acolo de unde erau oarecum aruncate, practic fără obligații sau ilegalități. Acesta era Vasile Pantazi! Avea, ca orice român, o sumă de calități și-o sumă de defecte. Dar, așa cum ne-a învățat viața, lucrurile, frumoase ori urâte, nu durează; în vara anului 1984 am aflat că Baza de producție, hala, utilajele urma să fie preluate de către I.J.P.P.S. Buzău. OGA a fost reorganizată, acum era director inginerul Ichim Stelian care, în opinia mea nu mai avea stofa managerului anterior. Nu mă deranja de fel trecerea la altă intreprindere, dar mi-a părut foarte rău pentru oamenii din subordine, reușisem să-i adun în jurul meu, deși, cred și acum, eram uneori prea exigent, poate chiar dur.



Numărul angajaților a fost diminuat drastic, la vreo 15 persoane în luna iulie când, la despărțire, mi-au dăruit ca amintire un album cu imagini din …Japonia, album pe coperta căruia și-au imortalizat numele.

I.J.P.P.S. - Buzău



Începând cu ziua de luni 1 octombrie 1984 am fost transferat la I.J.P.P.S.(Intreprinderea județeană de producție și prestări de servicii), ca subinginer cu același salariu de 2920 lei/lună (Decizia no.9/15 ianuarie 1985 a directorului Giurgea Gheorghe), pentru a lucra la “colectivul de proiectare”. Nu peste multă vreme, prin Decizia no.693/8.11.1985, semnată de către noul director Ralea Nicolae, “Tovarășul Vârlan Doru … va coordona, îndruma și răspunde de întreaga activitate pe linie de transport pe intreprindere …sarcinile de serviciu și atribuțiile proprii de muncă pe linie de transporturi avute de tov. Iordache Ion, din cadrul biroului aprovizionare-transporturi, vor fi preluate de către tov. Vârlan Doru”. Na, belea! Nea Iordache nu prea făcea față sarcinilor, așa cum și-ar fi dorit domnul Ralea, care avea de îndeplinit misie grea de partid și de stat, trasată de către prim-secretarul județenei de partid Carolică, de fapt nea Iordache “se cam economisea” când era vorba de muncă. Vârlan fusese identificat ca fiind capabil să rezolve problemele. Da, rezolvam, dar cu multe ore peste program și nopți albe, activitatea de transport însemna că vagoanele din gara Buzău, cu produse pentru export, trebuia să fie corect și la timp încărcate, cocsul din vagoanele garate la stația C.F.R. Stâlpu trebuia rapid descărcate și cocsul transportat lângă topitorie ș.a.m.d. Din motive de reorganizare a unor spații de producție, deși rămâneam cu aceleași sarcini de transport, prin Decizia no.132/26.02.1986 eram numit în funcția de subinginer în cadrul secției S.D.V. cu-n salariu de 3060 lei/lună. Prin Decizia no.377/7.04.1986 devin subinginer principal în cadrul atelierului S.D.V. cu o retribuție tarifară corespunzătoare de încadrare de 3200lei/lună. Cu siguranță aceste măriri de salariu reprezentau o recunoaștere, o răsplată pentru munca mea. Eram un colectiv, un grup de colegi realmente implicați în realizarea obiectivelor noastre. În salopete ori șube, ziua sau, uneori, noaptea învingeam (mai jos, câteva imagini cu colegii mei de la I.J.P.P.S., surprinse la locul de muncă). După plecarea mea de la TAROM și transferul la I.T.A.-C.I.U.T.M.R. ca subinginer, conştient că eu *eram inginer prin echivalarea studiilor de aviație*, convins că trebuia să merg, fără voia mea, pe această nouă cale, departe de aeronautică, *am început să studiez din greu cărțile de inginerie pe care nu le citisem, să mă documentez, să întreb, să fac față*... Și se pare că intrasem bine pe acest făgaș, *primeam laude, nu reproșuri!* Personal nu mai credeam că, vreodată, aveam să mai revin la zbor! Întrucât eram curtat de către cei din organizația de partid… am acceptat să întru în P.C.R.… La ședința de partid în care am fost analizat și ascultat, pentru a fi confirmat, a trebuit să-mi povestesc viața …care fusese o viață de aviator, așa cum a fost! Totul a fost emoționant, cu lacrimi la propriu, din partea asistenței – membrii de partid! Povestea mea era dovada unei mari pasiuni…distruse de către cine? … destinul, securitatea, partidul în care intram, societatea așa cum era aceasta croită? Dar, acum, mai are vreo importanță? Destin? *Destin* - acest termen poate avea mai multe înțelesuri ca de exemplu:

putere personificată care se referă la o putere supranaturală care poate hotărâ asupra vieții noastre și care trebuie acceptat de către un muritor de rând neputând fi schimbat. Expresii uzuale ca: lovit de destin, acesta este destinul meu, asta i-a fost lui scris frecvent se confundă cu termenul de noroc sau ghinion.

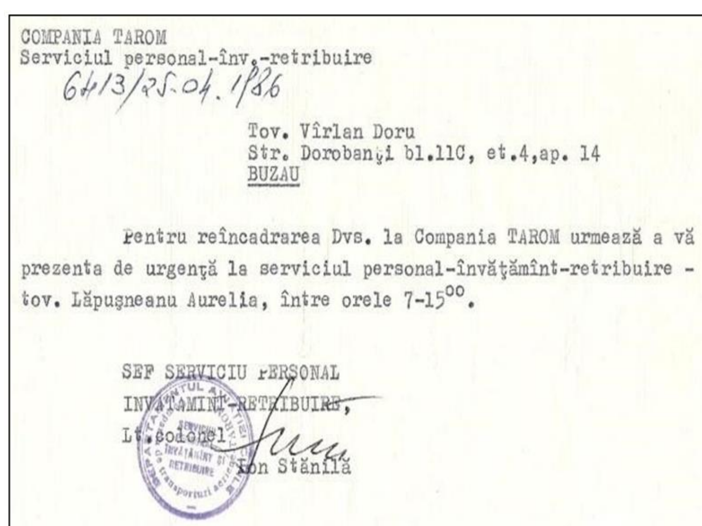
Nu te îndoi niciodată / Puternic tu te arată

Ridică brațele spre cer creștine / Căci Dumnezeu este cu tine - (Goethe)

Destin ori întâmplare, ori una ori alta, mi-e teamă că fiecare în parte sau ambele laolaltă au făcut ca-ntr-o zi însorită din primăvara anului 1985, în timp ce mă-nvârteam cu treburi ori aiurea-n curtea I.J.P.P.S. Buzău (de pe strada buzoiană locotenent Ion Godeanu colț cu strada Ostrovului), să treacă prin zonă fostul meu instructor de zbor comandorul Ionescu Gheorghe. L-am abordat, inițial nu m-a recunoascut, apoi a fost o discuție foarte scurtă, care s-a desfășurat c-am așa: Oooh, Vârlan, ce faci, ce-i cu tine aici? Păi eu sunt inginer aici la I.J.P.P.S.! Ce, cum așa? Păi să vedeți, am fost oprit de la zbor etc., etc. Vai, dragă, nu se poate…! I-am explicat, pe scurt, cu ceva detalii tărășenia. Domnul comandor: nu se poate una ca asta, lasă-mă să mă gândesc! Chiar nu mai știu câte zile s-a gândit, dar sigur nu mai mult de o zi ori două ori, poate, trei. Ne-am reîntâlnit. Da! Vorbise la telefon cu generalul Puiu, care acum era șeful Departamentului Aviației Civile (D.Av.C.); generalul Dumitru Puiu era fostul lui coleg de aviație militară și obținuse de la acesta o audiență în următoarea zi de luni, undeva pe la prânz, la biroul acestuia care, la acea vreme, era în clădirea Ministerului Transporturilor, din fața Gării de nord. Trebuie să știți că domnul comandor Ionescu este un om timid, dar hotărât, nu ar face-o intervenție pentru cineva…pentru că i s-ar părea a fi incorect ș.a.m.d. Ne-am suit, în ziua cu pricina, în trenul matinal de București, am ajuns la timpul potrivit la poarta indicată. Ne-am trecut pe o lista, am așteptat. La un moment dat am fost invitați la intrarea principală, din fața parcului alăturat, am așteptat câteva minute. Un domn, probabil consilierul generalului, ne-a preluat și ne-a condus la ușa ministerială râvnită. A fost invitat să intre domnul comandor, eu am așteptat ceva vreme. Nu știu câtă vreme, dar parcă este relevant? La un moment dat am fost invitat în birou; nu știu cum arătam, nu știu ce simțeam, dar, oricum, eu nu mai aveam nimic de pierdut vis-à-vis de aeronautică, de zbor, pierdusem chiar totul, mai puteam, eventual …câștiga ceva. Am auzit că omul care nu mai are nimic de pierdut, este relaxat; eu cum oi fi fost? Cred, totuși, că nu eram prea relaxat. Generalul apasă pe butonul unui interfon: auzi, mă Rizescule … este aici unul Vârlan care pretinde c-a zburat Boeing-ul etc., etc. Da, domnule general, mi-amintesc ceva, cred că-l cunosc… Ia vino, mă, încoace! (Atunci când eu trimiteam memorii peste memorii, domnul Ovidiu Rizescu era în aceeași poziție-n schema D.Av.C., dar sub generalul Aurel Răican (șeful de atunci al Departamentului), așa că, probabil chiar știa ceva amănunte despre situația mea). Generalul către mine: Bine, mă!, verificăm și dacă-i așa cum zici, rezolvăm. Evident că era cum povestisem eu. M-a pus să scriu câteva rânduri pe-o coală de hârtie. Am ieșit, ceva mai târziu a ieșit și comandorul Ionescu, roșu ca racul: vai, dragă, ce mi-a făcut! Nici acum nu știu ce i-a făcut generalul Puiu colegului său comandorul Ionescu,

nu i-am cerut să-mi povestească, eu însumi abia dacă mai aveam suficient oxigen existețial. Știam la ce oră avem trenul pentru întoarcerea la Buzău, mai aveam ceva timp de așteptat, am mers în centrul Bucureștiului, domnul Ionescu se pare că avea ceva amintiri uitate pe la *restaurantul Havana*. Am comandat ceva de mâncare, am discutat în companuia unui vin dulce și cam tare havanez, m-am amețit puțin. Domnul comandor Ionescu era aproape convins că voi reveni la zbor. Eu, prin câte trecusem, eram foarte rezervat în optimismul meu. Murise, oare, sperața?

Dacă moare speranța, chiar și tu-ncepi să mori
Calea vieții se schimbă, nu mai urci, doar cobori
Nu mai crezi că se poate, nu mai crezi în nimic
Și în nimeni nu crezi, doar dispari, câte-un pic...



COMPANIA TAROM
Serviciul personal-înv.-retribuire
6413/25.04.1986

Tov. Vîrlan Doru
Str. Dorobanţi bl.11C, et.4,ap. 14
BUZAU

Pentru reîncadrarea Dvs. la Compania TAROM urmează a vă prezenta de urgenţă la serviciul personal-învăţămînt-retribuire - tov. Lăpuşneanu Aurelia, între orele 7-15^{00}.

SEF SERVICIU PERSONAL
INVATAMINT-RETRIBUIRE,
Lt.colonel
Ion Stănilă

Rezultatul audienței a fost că, exact după vreo săptămână, printr-o surprinzătoare Notă (no.6413/25 aprilie 1986), primită prin poștă, eram chemat “de urgență” la serviciul de resurse umane al Companiei TAROM, la București, pentru “reintegrarea” la zbor. Am refăcut drumul Buzău – București, am aflat de la doamna Aurelia Ganciu, care lucra la acel birou că, la propunerea directorului TAROM Liviu Sabău, Consiliul de administrație al Companiei a acceptat revenirea mea... pentru a fi încadrat la sol, la Dispeceratul TAROM, iar după un an de zile să fiu “integrat” la zbor, la detașamentul AN-24.

Culmea întâmplărilor pozitive sosite de-a valma este că, atunci când este să fie…atunci chiar este! Vreau să spun că, anterior acestei convocări urgente la TAROM, cu vreo două săptămâni înainte, primisem o înștiințare oarecum similară, de la Departamentul Aviației Civile, urmare unui *Memoriu trimis* de către familia mea (***Figura 109***) din acea perioadă *către conducerea superioară de partid și de stat.* Mi se comunica aprobarea de a fi reîncadrat la Compania aeriană, ca navigator la sol, în cadrul Serviciului pregătire zbor (mai sus: copia acestei înștiințări).

Am acceptat această variantă de a reveni în București. Familia mea s-a bucurat, dar mai ales tatăl meu era supărat și indignat, în convingerea lui că, la câtă mizerie și desconsiderație îndurasem după oprirea mea de la zbor fără un motiv evident, n-ar mai trebui să revin. În plus, după transferul meu de la I.T.A.-C.I.U.T.M.R. București la O.G.A. Buzău, cu puțin noroc și ceva intervenții la județeana de partid unde tata avea un văr, Dumitru (Mitică) Mărculescu, obținusem un apartament cu trei camere în Cartierul Dorobanți din Buzău; vândusem apartamentul proprietate personală din

București (strada Moinești), cumpărasem (și cu ceva ajutor financiar de la părinții mei) un automobil Dacia Break, ce mai, mă aranjasem destul de bine aici în județul natal. În principiu, avea dreptate tata, așa cum dreptate a avut în mai multe ocazii prin sfaturile lui către mine, pe care mi le-a dat de-a lungul anilor, sfaturi pe care, uneori, așa cum fac copiii năzdrăvani, nu prea le-am urmat!

Am anunțat la I.J.P.P.S. faptul că am fost rechemat la TAROM. Nu mai știu dacă directorul Ralea s-a bucurat ori nu, sunt însă sigur că mă aprecia, avea încredere-n mine, conta pe mine și mă vedea de viitor pentru această Intreprindere. Știu însă cu certitudine că toți colegii mei de la I.J.P.P.S. s-au bucurat cu toată sinceritatea, și am simțit acest lucru și ulterior când, cu vreo ocazie, m-am revăzut cu aceștia. Domnul director Ralea Nicolae a emis Decizia no.483/28.05.1986 prin care subsemnatul trebuia să predau, în perioada 28.05.1986 ora 7:30 – 29.05.1986 ora 16:00, „gestiunea provenită cu chirie de la Direcția apelor Buzău - Depozite O.G.A. ... domnului Botez Gabriel.” Comisia de predare-primire: subsemnatul, Botez Gabriel, Ene Adrian. Am dus, cu mult drag, la îndeplinirea această Decizie.

NOTE EXPLICATIVE

---

[1] *După inundațiile din 1970, mai exact în 1971, se reînființează Consiliul Național al Apelor (C.N.A.). C.N. A. avea în subordine direcții ale apelor organizate pe bazine hidrografice, oficii de gospodărire a apelor, institute de cercetare, studii și proiectare, un trust de construcții-montaj, întreprinderi de dragaje pentru decolmatarea albiilor cursurilor de apă, licee de specialitate, precum și un oficiu de informare documentară pentru hidrotehnică. Coordonarea activității de gospodărire a apelor Dunării și teritoriului Dobrogei, inclusiv litoralul românesc al Mării Negre, se asigura direct de către Consiliul Național al Apelor. În perioada 1971 – 1975, investițiile în lucrări de gospodărire a apelor erau proiectate și realizate în continuare de Departamentul pentru Îmbunătățiri Funciare, iar cele cu specific hidroenergetic de Ministerul Energiei Electrice, studiile de gospodărire a apelor și încadrarea în planurile de amenajare fiind asigurate de I.C.P.G.A. Ca urmare a inundațiilor din 1970 s-a pus un accent mai mare pe lucrările de combatere a inundațiilor, prin îndiguiri pe principalele râuri interioare printre care Someș, Crișuri, Mureș, Argeș. Ialomița, Bârlad și Prut. Pe lângă îndiguiri, în multe bazine, printre care cel al Târnavelor și bazinul Timiș-Bega s-au executat poldere de atenuare a viiturilor. De asemenea, au fost promovate o serie de acumulări sau incinte pentru combaterea inundațiilor pe Târnave, în bazinul râului Bârlad și în alte bazine. Au fost amplificate studiile de gospodărire a calității apelor. În acest domeniu s-au căutat metode de definire a debitelor minime din albii bazate de date mai științifice, în loc de a considera aceste debite egale cu debitele de etiaj, așa cum se făcuse în planurile de amenajare. Astfel a fost realizat întâi sistemul informațional al bazinului Mureșului Superior urmat de cel al Argeșului, al Siretului Superior și al subbazinelor Putna și Buzău. În perioada 1971-1974, institutul a beneficiat și de sprijinul P.N.U.D. care, pentru a ajuta guvernul român să rezolve problemele de combatere a inundațiilor, a finanțat elaborarea unui Plan de Amenajare Multisectorială a bazinului Mureșului Superior. Totuși, cu toate aceste premize favorabile, majoritatea noilor inițiative au avut rezultate modeste sau au fost sistate. Promovarea unor soluții raționale și care să prezinte siguranța necesară devenea din ce în ce mai dificilă în fața dictatelor politice. Între anii 1974 – 1990, se elaborează programe naționale de gospodărire a apelor, pe termen mediu şi lung, şi se trasează schemele de amenajare a bazinelor hidrografice. Aceste activități s-au făcut în baza Legii apelor, a Legii nr. 1 din 15 aprilie 1976 care adoptă "Programul naţional de perspectivă pentru amenajarea bazinelor hidrografice din Republica Socialistă România" şi a Legii nr. 5 din 29 iunie 1989 privind gospodărirea raţională, protecţia şi asigurarea calităţii apelor.*

Capitolul 8

Din nou la TAROM



Pilot comandant, la manșa avionului AN-24

COMPANIA TAROM S.A.

De acord
27.10.92

C A T R E,

SUBSECRETAR DE STAT AL AVIATIEI CIVILE
- Domnul Nicolae Brutaru -

In conformitate cu Ordinul Sefului Departamentului Aviatiei Civile nr. 10999 din 15.07.1977, privind autorizarea pilotilor din aviatia civila pentru a indeplini functia de pilot comandant, va rugam a autoriza ca pilotul VARLAN E. DORU din detasamentul AN - 24 sa indeplineasca functia de PILOT COMANDANT MINIMA I pentru avionul AN - 24RV

Pilotul a absolvit Scoala Militara de Aviatie "Aurel Vlaicu" in anul 1975.

Pina in prezent a totalizat 3397 ore de zbor din care 2469 pe avionul AN - 24RV.

In vederea calificarii ca pilot comandant minima I a executat programul de pregatire in zona pentru COMANDANT MINIMA I si a fost controlat in zbor de PILOT INSTRUCTOR CIOBANU DAN obtinind calificativul CORESPUNZATOR potrivit documentelor anexate.

D I R E C T O R,

GHEORGHE RACARU

Cu norocul de a-mi fi reîntâlnit primul instructor de zbor, Gheorghe Ionescu, atunci când nici nu visam, poate pentru faptul că acesta a fost coleg cu *generalul Puiu*[1], începând cu data de duminică(!) 1 iunie 1986, în baza Contractului de muncă no.9691 sunt reîncadrat la Compania TAROM în funcția de... inspector dirijare la Centrul de coordonare a activității de transport aerian, cu o retribuție de 3060 lei/lună. Locul de muncă (biroul) se afla la aeroportul București-Otopeni, cu vreo două etaje mai jos decât turnul de control de aici. Lucram în ture de câte opt ore, închiriasem o cameră în București (undeva pe lângă Romexpo), familia-mi rămăsese la Buzău. Timp de un an de zile cât am lucrat aici, într-un colectiv format din câțiva oameni pricepuți în activitatea de transport aerian, colectiv condus de către Marius Baștan (fiul generalului *Baștan*[2]), am transmis, probabil, mii de telexuri în toată lumea pentru a obține aprobări de zbor, schimbări sau anulări de rute ori zboruri ș.a.m.d., pentru aeronavele Companiei TAROM. Sala cu aparatura telex era undeva la subsol, așa că ...am parcurs drumul vertical al turnului de control, în sus și-n jos, de nenumărate ori. Cred că a fost un bun exercițiu fizic,

dar și de viață, încercați doar să vă imaginați ce simțeam, eu aviatorul cu aripile frânte, opt ore pe zi, privind avioanele plecând ori venind. În data de 11 iulie 1986 am depus o cerere (no. 738) pentru obținerea unei locuințe corespunzătoare din fondul de stat. Timpul a fost drăguț cu mine, adică anul de încercare a trecut repede, iar când acesta s-a împlinit fix termenul de-un an, m-a chemat directorul de zbor Gheorghe Gavril și m-a anunțat: Sir, a trecut un an, acum treci la zbor! Prin urmare primesc Dispoziția no.638/18 iulie 1987 semnată de către directorul TAROM inginer Vasile Petrariu prin care, urmare a Hotărârii Biroului Executiv al Consiliului de Conducere al D.Av.C. adoptată în ședința din 10 iulie 1987, sunt admis la zbor în funcția de copilot în pregătire pe avionul AN-24 cu o retribuție de 3060lei/lună; se mai preciza că "tovarășul va executa misiuni de zbor fără restricție" - ceea ce, la vremea aceea, avea o semnificație deosebită (citește: securitatea își dăduse avizul…!). Prin Dispoziția no.14093/21 iulie 1987 se stabilea un Program de reinstruire în două etape:

- Întâi (13 iulie – 13 august 1987) trebuia să-mi revăd pregătirea teoretică la detașamentul de zbor și prin consultații la C.I.P.A., apoi
- Începând cu 13 august 1987, trebuia să execut reantrenarea-n zbor efectuînd: 4 curse ca al treilea-n echipaj, apoi 25 curse cu instructor la bord și, în final, 10 ore program de zbor în zonă…

După parcurgerea acestor etape a urmat examenul de trecere la zbor. Zborul de control în zbor de linie a avut loc în ziua de marți 30 septembrie 1987, pe ruta București – Arad – București, instructorul examinator fiind Mielu Fețeanu. Începând cu data de joi 8 octombrie 1987, în baza Dispoziției semnate de către directorul Vasile Petrariu, sunt încadrart în funcția de copilot pe avionul AN-24 cu o retribuție de 3200lei/lună. Anul 1987, plin de realizări personale în ceea ce privește activitatea mea de aviator a ajuns repede la final. Anul următor, în perioada 22 – 23 februarie 1988, mă aflam la simulator, la Lvov (Ucraina), pentru instruirea în cazurile speciale de zbor. Privind acum fișa de simulator de la acea dată, constat că instructorul sovietic mi-a acordat nota 4 (sistemul de notare era de la 1 la 5…). Am revenit la același simulator în toamnă, în perioada 21 – 24 noiembrie 1988. De data aceasta am primit nota 5, adică nota maximă! Ei, da, era un progres.



Doru Vârlan, copilot în pregătire de comandant, când zburam pe rută într-o cursă internă comercială (cu pilot instructor la bord), pe scaunul din stânga, în cabina avionului AN - 24, împreună cu mecanicul de bord (instructor) ION NEGULESCU.



Doru Vârlan împreună cu același ION NEGULESCU (în stânga, mecanic instructor de bord), pe un aeroport din Turcia, în anii 1990, când locuiam la Ankara și zburam curse interne (pe aeroporturi turcești) și internaționale pentru o Companie aeriană (THT) deservită, conform unui contract încheiat cu TAROM, de avioane (AN – 24) și echipaje românești.



Doru Vârlan (stânga imaginii) și echipajul din cockpit (AN-24): VASILE RĂDUȚĂ (mecanic de bord, în centru) și SORIN OPREA (copilot, în dreapta, fiul vestitului artist Paraschiv Oprea!)

Marți 1 august 1989 sunt răsplătit cu o majorare de salariu, de acum primesc 3560 lei/lună, iar de la 1 octombrie 1990 primesc 4272 lei/lună, apoi, de la 1 ianuarie 1991, 5150 lei/lună. Ca pilot secund, zbor în ritmul și limita planificărilor făcute. Parcurg toți pașii necesari, într-un ritm normal, de la funcția de copilot către cea de pilot comandant. Fie din cauza limitelor mele, fie din cauza condițiilor specifice într-un detașament de zbor, cum era detașamentul nostru AN-24, ori a caracterului, sau lipsei de caracter a celor care decid soarta unui profesionist în ascensiune, am obținut calificarea de pilot comandant în ziua de duminică 5 mai 1991, adică mai târziu decât, credeam eu, meritam… Eu am început să zbor pe locul comandantului, cu instructor la bord, din data de 10 iunie 1988, iar acest program s-a întins până la 3 martie 1990. Astfel, în perioada aceasta, am acumulat un număr de $261^{h}11^{min}$ (timp în care am executat 238 de aterizări) în zbor de pregătire pentru funcția de comandant; minimul necesar era de 250 ore.

În cursul anilor cât am zburat AN – 24, la un moment dat, s-a decis să facem instruirea pe simulator (de două ori pe an, timp de câte o săptămână) la *Sofia*[3], Bulgaria. Locația era mult mai la îndemână decât îndepărtatele orașe din U.R.S.S., vreo oră-n cursa regulată București – Sofia, nici n-apuci să te ridici la nivelul de zbor pe rută pentru a “sări” peste relieful muntos al țării vecine că trebuie să cobori pentru aterizarea



La plimbare prin Sofia - capitala Bulgariei

pe pista aeroportului sofiot (Letishte Sofia-Vrazhdebna); acesta este principalul aeroport al Bulgariei, este situat la 10,9km est de oraș și, ca un detaliu pentru cei interesați cumva, include și o Bază a forțelor aeriene (Vrazhdebna Air Base).



Inițial echipajele noastre se cazau la un hotel destul de modern, *hotelul Pliska,* situat pe bulevardul care duce de la aeroport spre oraș. Distanța până la aeroport, respectiv până-n centrul orașului este de circa 10 minute, iar până la gară sau autogară este de circa 20 minute. Trebuie să menționez că, în urma multiplelor și lungilor deplasări la Sofia, am ajuns să cunosc acest oraș bulgăresc, cum și împrejurimile sale, destul de bine, m-am simțit aici, întotdeauna, ca acasă; comportamentul oamenilor, modul de viață, toate acelea care-ți dau o imagine și-ți crează o impresie, erau normale, familiare. Singurele lucruri care făceau diferența între Sofia și București erau limba și aspectul rusesc al clădirilor.

După căderea comunismului, când am descoperit libertatea de a alege și după pofta inimii noastre, nu numai a celor care ne ordonau categoric ce și cum să facem, ne-am cazat și-n alte locații, de-acum (așa zis) hoteluri particulare, da, nu prea sofisticate, dar mai ușor de gestionat în ceea ce privește ...decontarea cazării (instructorii care se ocupau de acest lucru puteau plăti mai puțin și solicitau chitanță din care reieșea c-au plătit mult mai mult, deh! – ca românul pus pe inovații, de regulă maximum legal decontat, așa și-au mai făcut unii câte-o casă ori cine mai știe ce - păcate omenești!).



Primul hotel particular l-a care ne-am cazat a fost chiar lângă modernul prim hotel de stat ce ne-a găzduit, era un fel de casă mai mare reamenajată-n goana după profit a bulgarului întreprinzător. Altă dată, în urma "cercetărilor" făcute de către instructorii-întreprinzători, ne-am procopsit cu-n alt hotel particular, nu mult diferit față de cel anterior, care era situat undeva sub coasta muntelui local Vitoșa (acesta este un masiv muntos vulcanic, înalt de 2290m, un simbol turistic al orașului). La poalele acestui munte sunt cartiere rezidențiale; cu cât urci spre dotările turistice ale zonei, către parcul național de aici, către vreun restaurant mai retras în mijlocul pădurii, întâlnești vilele protipendadei mai vechi comuniste ori mai noi capitaliste. Am hălăduit și noi în timpul nostru liber, ziua sau noaptea, iarna ori vara, prin toată această zonă. Așa am ajuns într-o seară la un vestit local de pe munte, unde se oferea consumatorilor muzică live. La momentul vizitei noastre prelungite târziu în noapte ne-ncânta cu talentul său o dansatoare din buric (suntem în Balcani, nu?).



Dans pe ...masa restaurantului, împreună cu cântăreața și dansatoarea serii.

Noi eram ușor euforici, eu, cotat în general ca o fire mai timidă și retrasă, cu felul meu de a fi și, evident, cu toată lumea-n mare veselie. Glume, bancuri, pariuri… Eu: dacă o chemați la masă și-o convingeți, eu dansez cu ea (dansatoarea!) pe masă. Mare provocare. Colegii, bazați doar pe impresia lor generală despre mine, n-ar fi crezut una ca asta: eu, dansând, pe masă, cu turcoaica… Vă dați seama! Au făcut o chetă consistent-convingătoare și-au plecat s-o convingă să danseze cu subsemnatul…pe masa restaurantului. Zis și făcut! Chiar nu mai știu pe ce s-a pus pariu, eu oricum nu le-am luat banii, dar, în mod cert, și-au completat imaginea mea cu …pozele făcute cu mine dansând pe masă! Aviz amatorilor, mai ales dacă sunt în grup compact de bărbați la restaurant (pe Vitoșa, Bulgaria).



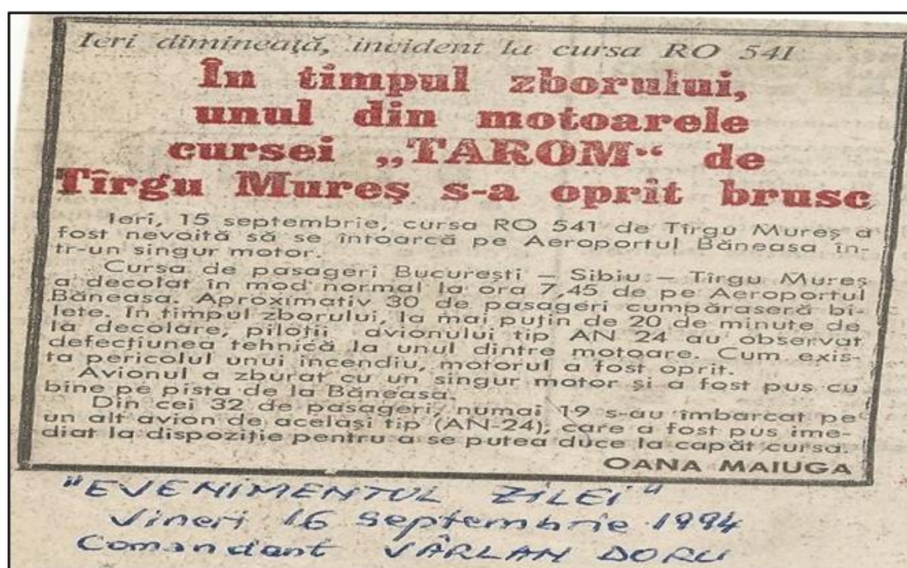
Comandantul Doru Vârlan, cu unul din echipajele mele (avion AN-24), împreună cu însoțitoarele de bord MARIA GHEORGHE (stânga) și VICTORIȚA ENACHE (dreapta), mecanicul de bord PETRE TOEA și copilotul VIRGIL MUȘET, la o escală, pe ...nu mai știu ce aeroport!

În ziua de 15 septembrie 1994 eram programat să execut, în calitatea mea de pilot-comandant, o cursă de dimineață pe ruta București/Băneasa – Sibiu – Târgu Mureș - București. Meteorologic vremea era excelentă, echipajul plăcut: copilot Mariana Georgescu – o fată harnică și bine pregătită, mecanicul de bord – unul dintre aceea tineri și serioși. Cursa RO-541/542 avea toate elementele să decurgă după rutina normală. La bord vreo 30 de pasageri, destul de puțini, de aceea această cursă se și

făcea "legat" - pentru a aduna suficienți pasageri ca să merite deranjul (a se citi: pentru a acoperi, cât de cât, cheltuielile care sunt în jurul unui zbor comercial).

În această zi tocmai îmi fusese publicat un *interviu în ziarul "Azi"*. Cumpărasem ziarul, am văzut interviul, eram… bucuros! Am decolat - picasem de acord ca Mariana, copilotul acestei curse să "facă tot" (adică să "zboare" avionul atât la dus, cât și la-ntors, mie rămânindu-mi să fac convorbirile radio); de obicei, după ce am fost calificat comandant, atunci când erau întrunite toate elementele de siguranță și securitate a zborului, eu lăsam copiloții să zboare cât mai mult; nu doream să am și eu același comportament agresiv și dominator al unora dintre piloții instructori ori comandanți care n-ar fi lăsat manșa din mână, ferească Dumnezeu!, spre disperarea copiloților care, cu astfel de oameni, cu greu găseau drumul efectiv spre manșă, pentru a exersa și ei în drumul lor firesc spre funcția de comandant. Personal am încercat să evit, pe cât posibil, a repeta greșelile predecesorilor. Așadar, totul era normal în jur și la bordul aeronavei, pasagerii la locul lor, stewardesele, ca de obicei, căprioare vesele. Decolăm, viraj stânga spre Strejnic (lângă Ploiești, la vest, unde era un radiofar de rută pe care trebuia să-l survolăm înainte de a intra pe ruta spre Sibiu, prima noastră escală) în zbor de urcare. Motoarele zumzăiau normal, eu, după decolare, abia așteptam să …citesc interviul cu mine însumi. Cum spuneam, eu făceam convorbirile radio, și în timpul disponibil, cum mi-era felul, vorbeam pasagerilor despre peisajul care putea fi admirat sub ruta aeronavei noastre. La verticala radiofarului Strejnic, unde atinsesem cam vreo mie de metri altitudine, mecanicul Doru Cosarov (poreclit "Bulgaru") mi-arată indicatorul temperaturii uleiului din motor…cifra urca constant către pragul indicat cu o linie roșie. Verificăm: totul era-n ordine, mai puțin temperatura care ușor-ușor creștea. Ce facem, captain??? Ce scrie la Carte (Check-list-ul cu cazurile speciale ce pot apare-n zbor)? …Scrie că-n acest caz…trebuie să oprim motorul! Mai citește odată. Totul corespundea Cărții! Oprim motorul! – decizia aparține comandantului, iar aceasta a fost luată… de captain Vârlan. Cer însoțitoarelor să "lege" pasagerii, să se asigure și pe ele însele. Mariana, copilot bine instruit, zbura în continuare. TOT echipajul din carlingă "calm și rece" ca-n antrenamentul din simulatoarele trecute, sovietice ori bulgărești. Cred, în ceea ce mă privește, că acest lucru m-a impresionat cel mai mult: calmul și profesionalismul unui echipaj de carlingă relativ tânăr, am văzut atunci cu ochii mei rolul imens al Școlilor, examenelor, simulatoarelor prin care am trecut de-a lungul anilor. Viraj stânga înapoi spre aerodromul de plecare (Băneasa), anunț Controlul de trafic aerian, îi rog să mă monitorizeze și să-mi permită zborul pe drumul cel mai scurt spre aterizare. A decurs totul extraordinar, spre surprinderea mea, am avut timp arhisuficient să citim și să recitim Checklist-ul, să fim bine orientați în spațiu, să vedem pista 07 de la Băneasa de la distanță (recunosc: vremea era foarte frumoasă în acest mijloc de septembrie). Pe finala scurtă, când reperele terestre devin tot mai clar definite, am constatat că...aerogara avea mulți spectatori: pe acoperiș, în zona turnului de control, la sol etc. Am aterizat bine-merçi, am tras la linia de avioane, pasagerii, destul de calmi, au fost duși în aerogară; însoțitoarele de bord, *după plecarea pasagerilor, tremurau la propriu!* Este uimitor cât de "calme și reci" au putut fi cu pasagerii la bord (au

executat totul impecabil!) și cum se manifestau acum. Cu siguranță acumularea de tensiune interioară, de stress este enormă, dar și enorm de profesional stăpânită în exercițiul funcțiunii, ca după momentul când intervine relaxarea...să nu te mai poți reține în manifestări. Doamne, cei care umilesc, prea adesea, personalul navigant din această țară ori de-aiurea, știu oare ce fac? Tehicienii de sol, la o verificare sumară a aeronavei noastre, au constatat că voleții radiatorului de ulei rămăseseră blocați pe închis! La o adică, o chestie ...banală, dar care poate băga un echipaj neatent în pământ - la propriu! Ne-au dat alt avion, pasagerii, cu excepția a vreo câțiva care au renunțat la zbor, au fost readuși la bord, *echipajul, cu alte însoțitoare de bord*, și-au reluat locurile și-au decolat din nou Sibiu – Târgu Mureș, în cursa RO-541/542! Mai menționez că-n prima etapă, tot zborul, și această poveste, a durat fix 29 de minute. Cursa, în final executată impecabil, a durat $2^{h}20^{min}$ și a avut trei aterizări normale. Presa de a doua zi (“Evenimentul Zilei”) prezenta isprava noastră pe prima pagină.



Ieri dimineață, incident la cursa RO 541

În timpul zborului, unul din motoarele cursei „TAROM" de Tîrgu Mureș s-a oprit brusc

Ieri, 15 septembrie, cursa RO 541 de Tîrgu Mureș a fost nevoită să se întoarcă pe Aeroportul Băneasa într-un singur motor.

Cursa de pasageri București – Sibiu – Tîrgu Mureș a decolat în mod normal la ora 7,45 de pe Aeroportul Băneasa. Aproximativ 30 de pasageri cumpăraseră bilete. În timpul zborului, la mai puțin de 20 de minute de la decolare, piloții avionului tip AN 24 au observat defecțiunea tehnică la unul dintre motoare. Cum exista pericolul unui incendiu, motorul a fost oprit.

Avionul a zburat cu un singur motor și a fost pus cu bine pe pista de la Băneasa.

Din cei 32 de pasageri, numai 19 s-au îmbarcat pe un alt avion de același tip (AN-24), care a fost pus imediat la dispoziție pentru a se putea duce la capăt cursa.

OANA MAIUGA

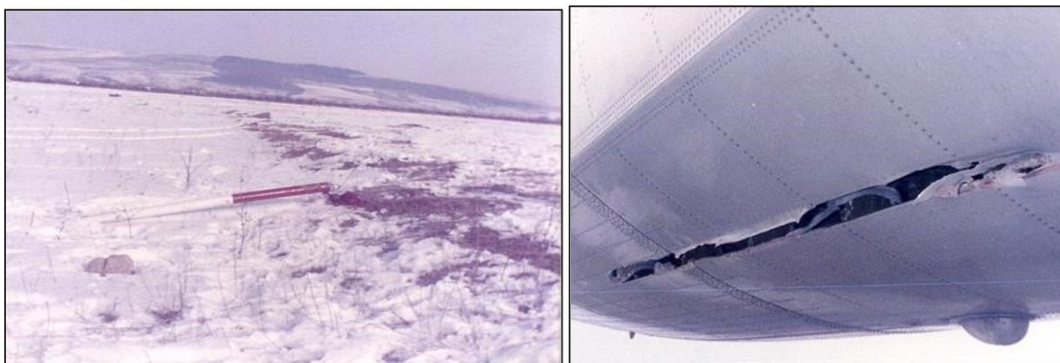
"EVENIMENTUL ZILEI"
Vineri 16 septembrie 1994
Comandant VÂRLAN DORU

În data de 26 octombrie 1992 eram controlat de către instructorul verificator Dan Ciobanu, pe ruta București– Sofia (Bulgaria) - București, la bordul avionului AN-24 YR-BMF, pentru obținerea calificării de pilot comandant minima I-a. Cu aprobările ierarhice de rigoare (Director de zbor: Ion Lixandru, Director TAROM Gheorghe Răcaru, Subsecretar de stat al aviației civile Nicolae Brutaru), începând cu această dată am fost încadrat corespunzător, cu un salariu de 9560 lei/lună.

Dar, cum poveștile frumoase nu durează, de regulă, o veșnicie... În ziua de miercuri 10 februarie 1993 am fost planificat să zbor cursa ROT-695 de la București – Băneasa la Cluj. Echipajul pentru acest zbor era format, în afară de mine – comandant, din următorii colegi: Stancu Daniel – copilot, Mihăilescu Nicolai - mecanic de bord, însoțitori de bord: Mihu Rodica și Bărbuță Dana. Avionul alocat acestei curse: AN-24 YR-BMM.



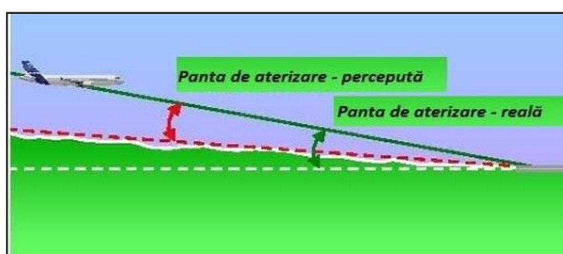
Decolarea efectivă de la Băneasa a avut loc la ora: 17:32 (ora de pornire a motoarelor a fost 17:24). La bord se afla un număr de 37 de pasageri și 233kg de bagaje. Combustibil la bordul aeronavei: 1.600 kg. Întregul zbor a decurs impecabil, pe ruta obișnuită, adică București / Băneasa, verticala orașului Ploiești, apoi la nivelul de zbor spre Sibiu și-n final Cluj – destinația noastră. Condițiile meteo la Cluj, obținute la ora 18:15, prin radio, specificau la aeroportul nostru de destinație următoarele elemente: Vântul - calm, Vizibilitatea – 2500m cu aer cețos, Temperatura exterioară: -4^{0}C (*temperatura punctului de rouă*[4]: -4^{0}C). Solul acoperit complet cu zăpadă. Pentru aterizare, având în vedere condițiile meteorologice ale momentului, am ales pista 08, survolând la verticală orașul puternic luminat Cluj. Aterizarea la Cluj a avut loc la ora 18:31 (motoarele au fost oprite pe platforma de parcare la 18.35). La manșă, de la decolare, pe rută și pentru această aterizare: copilotul Stancu Daniel. Întreaga cursă, cum și procedurile aferente operațiunii de aterizare, inclusiv venirea pe panta de aterizare, pe mijloacele radio, cu *check-list-ul*[5] parcurs corespunzător, au fost normale... până la luarea contactului cu solul, exact pe direcția de aterizare ...*cu 120 de metri înaintea pragului betonat al pistei 08.*



Consecințe: un pilon care susținea lumina axială a balizajului (ultimul pe linie și cel mai apropiat de pistă) a fost atins, iar partea inferioară a fuselajului aeronavei noastre a fost deteriorată de către acesta pe o lngime de 150cm! Conform regulilor aeronautice, chiar dacă alege să ofere manșa pilotului secund, responsabilitatea este în proporție de 100% a comandantului. În cazul acesta, copilotul Stancu avea o experiență de zbor de 695 de ore, mecanicul de bord Mihăilescu, la rândul său, avea o experință de zbor foarte limitată. ... Pentru transportarea pasagerilor de la Cluj la București / Băneasa a fost trimis un alt avion AN-24 (cursa ROT-695, care l-a avut comandant pe instructorul Georgescu Marian). Noi, echipajul nefericit din carlinga aeronavei YR-BMM, ne-am întors la București ca pasageri.



A doua zi, joi 11 februarie 1993, împreună cu colegul meu de promoție și Școală de aviație Tănase Andrei, care era responsabil în acea perioadă, în cadrul Companiei TAROM, cu siguranța zborului, m-am reîntors la Cluj, pentru a culege toate informațiile necesare întocmirii Raportului asupra acestui incident de zbor. Cu această ocazie, la rece (la proriu, de vreme ce eram în plină iarnă), am analizat cam tot ceea ce se putea analiza, am fotografiat etc.





Pista de aterizare și aerogara aeroportului Cluj

Consecințele ...administrative ale acestui incident de zbor au fost următoarele: comandantul - suspendat de la zbor pe o perioadă de șase luni, copilotul - urma să execute suplimentar 100 de ore de zbor comercial cu instructor la bord, iar mecanicul de bord a fost suspendat de la zbor pe o perioadă nespecificată!

...Acest incident de zbor nu mi-a dat *liniște sufletească*[6] mulți ani în șir, iar motivele acestei neliniști sunt foarte diverse. Imediat după acest incident, cum și în lungul anilor ce au urmat ...până-n ziua de azi... am căutat răspunsuri și explicații. O parte dintre acestea sunt menționate aici, altele poate-or veni în anii următori.

În primul rând, o aeronavă precum AN-24 (în particular YR-BMM, c/n 77310807, înregistrat în registrul aerian roman la 9 iulie 1977), ca orice aeronavă de altfel, nu merită să fie rănită ... Noi, deși fără voie, am "reușit" acest lucru. Fizic vorbind, material vorbind, cel puțin pentru că sunt asigurate la o Companie de asigurări (în cazul acesta, aeronava era asigurată la Societatea de asigurare – reasigurare ASTRA…începând din data de 18 ianuarie 1993), "fierul" se repară, dar este și nu este chiar așa! În zbor, *aeronava este corp comun și parte din echipaj*. Apoi, în ceea ce mă privește, de-a lungul anilor, pe mine m-a caracterizat o desăvârșită autodisciplină, iar după ce m-am calificat comandant de aeronavă, acest comportament s-a dezvoltat în bine. Cum s-a ajuns la incidentul de mai sus? Poate... planificarea la zbor în această

formulă de echipaj nu a fost tocmai fericită. Eu - un comandant relativ tânăr, copilotul - mai degrabă la începuturile sale în profesia zborului, deși harnic și conștiincios - mai degrabă timid și inhibat, mecanicul de bord - la inceputurile sale și nu tocmai bine cotat. Apoi, o calitate (credeam eu atunci) a mea era de *a avea încredere*[7] și *respect*[8] pentru toți colegii mei din echipaj, convins fiind că, printr-o comportare ...ca la carte și acționând în spiritul și litera cărții, lucrurile merg de la sine. Condițiile tehnice, meteorologice, umane ale echipajului meu, mi-au imprimat convigerea că totul este în regulă. Și-n mare măsură s-a dovedit a fi așa: decolarea și zborul pe rută, cum și procedura de aterizare, au fost impecabile; am venit la aterizare cu toți parametrii tehnici ai aeronavei, ai procedurilor de navigație aeriană, checklist etc. în limitele lor firești, s-a executat apropierea pe panta de aterizare și aterizarea însăși exact pe axa pistei 08^0 ...dar am atins solul *cu 120 de metri înaintea pragului betonat al pistei!* Printre informațiile pe care le-am aflat (de la unul dintre experții din acea vreme ai Autorității Aeronautice din România: *Vasile Farago*[9]) *după* acest incident a fost și aceea că pilonul pe care l-am atins noi trebuia să cedeze (prin construcție !!!) la cea mai mică atingere, normele aeronautice impunând acest lucru; pilonul nostru...era foarte bine fixat în beton și era confecționat din cel mai dur oțel! Mi-e teamă că și acum acel pilon a fost reconstituit în aceleași condiții, dincolo de normele aeronautice obligatorii, și așa o fi și la alte aeroporturi românești, nu numai la Cluj. Când, în timpul unui zbor, totul decurge al naibii de bine... probabil că intervine acea liniște, care poate fi dăunătoare, precum se vede, care te face să-ți diminuezi atenția - poate, printre altele, aceasta a fost una dintre capcanele în care a picat, cu această ocazie, eu comandantul zborului. Întreaga zonă a aeroportului Cluj, în seara cursei noastre din 10 februarie 1993, era acoperită cu zăpadă; totul era ...impecabil de alb, inclusiv pista de aterizare, deși zăpada era, în principiu și cantitativ vorbind, curățată. La cea dată, aeroportul Cluj, în afară de balizajul pistei și câteva lumini aprinse la platforma de parcare a aeronavelor și-n clădiri, era practic în beznă, prin comparație cu orașul survolat de noi în procedura de aterizare, care era iluminat feeric și din abundență.

În plus, venirea pe panta de aterizare la aeroportul Cluj se face de-a lungul unei pante a terenului înclinată către direcția de aterizare/pistă, astfel se induce senzația falsă că te afli sub unghiul normal și corect.

Aeroportul Internaţional Cluj – Napoca este poziţionat pe drumul european E 576, la 10 km est faţă de centrul comercial al oraşului, pe strada Traian Vuia nr. 149, la o altitudine de 316m. Aeroportul se află situat pe raza comunei suburbane Someșeni**.** Lungimea pistei, la acea dată, era de 1850m.

Decizia directorului Companiei no.149/2 martie 1993 avea să-mi aducă o oprire de la zbor pentru o perioadă de șase luni, începând cu 10 februarie 1993 (ziua incidentului). În această perioadă eu urma să îndeplinesc funcția de navigator la serviciul Pregătire zbor, cu salariul tarifar stabilit prin negociere. Măsura era corectă în sine, se știe din vechime, responsabilitatea totală asupra a ceea ce se întâmplă la bordul (aero)navei aparține comandantului acesteia! Iar comandantul acestui zbor, al acestui echipaj, al acestei aeronave eram eu. Șase luni...era un timp rezonabil de

meditat asupra ...propriei responsabilități, la următoarele zboruri. Timpul a trecut, mai repede ori mai cătinel, iar prin Decizia no.475/20 iulie 1993 eram repus în drepturile mele de comandant minima I-a. Am executat un Program scurt de reantrenare (4 ore pe simulator, 1 oră de zbor necomercial - în zona de lucru și, respectiv, un număr de 6 curse comerciale cu instructor la bord), program propus de către comandantul de detașament AN-24 de la acea dată - Milea Cătălin-Bogdan, acceptat de către directorul de zbor Cristian Luca și aprobat de către inspectorul de stat șef adjunct Dan Andrei. În contextul celor de mai sus este corect să detaliez cum s-a desfășurat revenirea mea la zbor, după respectivul incident și, în consecință, statul pe tușă timp de șase luni calendaristice. Este vorba despre aviatori în general, este vorba despre aviatorii ajunși, la un moment dat, instructori de zbor, ba chiar mai mult, șefi la diverse nivele. Eu aviatorul am fost o persoană care, ca om și ca profesionist, de-a lungul anilor, m-am autoevaluat în mod constant și, încercând să pun în practică, în activitățile mele zilnice, ceea ce mi-au dat părinții mei în “cei șapte ani de-acasă” și ceea ce am mai învățat eu însumi prin crudă experiență de viață, m-am considerat, în general, ca fiind o persoană normală, adică nici asul așilor, dar nici …prost! Autoevaluările mi le-am făcut folosind mai degrabă comparația cu cei din jur, cu cei din lecturile mele ori poveștile ascultate. Am venit pe lume cu plusuri ori cu minusuri, așa cum mi-a fost transmisă “informația” prin gena părinților, a strămoșilor mei - și ca o paranteză, chiar sunt mândru de predecesorii mei. Plecând de la aceste lucruri m-am comportat așa cum am apreciat eu că-i stă bine unui OM ori, profesional vorbind, unui aviator. În relație cu aeronautica, cu zborul, am fost marcat (în bine sau în mai puțin bine) de o serie de OAMENI care au primit întotdeauna stima și aprecierea mea. N-am cum să nu-i pomenesc în galeria oamenilor deosebiți (în sensul cel mai pozitiv al cuvântului) pe primul meu instructor de zbor domnul (în sensul că este un mare DOMN) comandor Ionescu Gheorghe, apoi comandorii Enache Ion și Smilski Marian, Toth Carol, Mielu Fețeanu (chiar dacă tendința lui era/este? să se afișeze ca un …dur), Catălin Popescu etc. Aceștia, plus alții ale căror nume îmi care-mi scapă pentru moment, erau, pentru mine, buni aviator și oameni. Pe de altă parte, alții m-au marcat realmente negativ, în sensul că mi-am irosit în preajma lor zile din viața care-i prea prețioasă ca s-o irosești, pur și simplu neplăcut; nu-i vorba aici de “relația” mea, la un moment dat, cu acești domni (fapt este că, după opinia mea, tocmai ...calitatea de a fi “domni” le lipsea); iată câțiva dintre aceștia: Șutiu Cornel, Milea Cătălin, Găleteanu Sorin, Feraru Gheorghe etc. Eu folosesc uneori o expresie pe care nu mă jenez s-o repet acum: “caracter zero” (concluzia, eticheta pusă asupra acestora de către mine are, probabil, ca ...vinovat ...faptul că eu am stimat și aspirat către marile caractere!). În lupta vieții nu toți pleacă de la același punct și nu li-i dat tuturora de a avea aceleași mijloace de luptă. Dar oare-i cu folos să ținem cu orice preț *a nu fi oameni* - dacă, aparent, noi am fost mai norocoși? Ce ne determină oare să *nu* pricepem că-i loc pe Planetă pentru toată lumea? Dar se vede treaba că realitatea este un amestec de tragic și comic. Adesea, dacă nu întotdeauna, același lucru omenesc este și tragic și comic. Unul concepe realitatea mai ales pe partea ei comică, altul mai ales pe partea ei tragică. Pentru inteligența pură, viața apare comică; pentru sentiment, apare tragică...

... Eh, da! Cum mai ziceam, *timpul*[10] trece, *se zice că trece timpul*. Timpul nu trece. Timpul nu trece niciodată; noi trecem prin timp. După cum unui călător din tren i se pare că trec arborii din câmpie, așa și nouă ni se pare că trece timpul. În realitate nici arborii, nici timpul nu trece, noi suntem acei ce trecem. Timpul e veșnic același, asemenea lui și în repaos etern ca și spațiul. Cine nu cunoaște naiva încredere a tinereții în puterea irezistibilă *a ideii*? Mai toți am suferit la acea vârstă de iluzia fermecătoare că o argumentare strânsă și cinstită e de ajuns spre a schimba convingerile greșite, spre a inocula ideea adevărată. Dar vine în curând o vreme când începi să simți masiva realitate a inerției omenești, acea alcătuire din deprinderi, prejudecăți și, mai ales, instincte, sentimente, pasiuni. Iar când în problemele de care suntem agitați *vorbește* partea aceasta afectivă, ideile noastre nu sunt decât expresia naturii noastre intime, iar argumentele cu care le susținem nu sunt decât justificarea cu orice preț a acestei naturi. În cazul acesta, o idee care nu corespunde deprinderilor și sentimentelor noastre nu este băgată în seamă ori, dacă ne solicită atenția, i se găsesc defecte, chiar când nu le are, și este respinsă. Iar argumentarea în favoarea acestei idei e socotită, cu bunăcredință, drept un sofism.

NOTE EXPLICATIVE

---

[1] ***Generalul Puiu Dumitru*** *a fost unul din...oamenii-cheie ai "revoluției române" care au murit suspect. Iată un citat dintr-un articol de presă, apărut în ziarul „România Liberă" din 18 decembrie 2007: (titlul articolului: Puiu, dispărut și declarat nebun)"Generalul Dumitru Puiu, comandantul Departamentului Aviaíei Civile, a dispărut, pur și simplu, pe 24 decembrie 1989, după ce a anunțat la TVR că deține filme cu masacrul de la Otopeni. A fost descoperit pe străzile Timișoarei, unde a fost internat la spitalul de psihiatrie. A murit în mod suspect la începutul lui 1990. Casetele dispărute ar fi făcut lumină asupra diversiunii de la aeroport în urma căreia numai într-o singură oră au fost ucise circa 50 de persoane. Condițiile dispariției generalului Puiu nu vor putea fi elucidate niciodată, susțin surse judiciare". Așa se scrie istoria României !?!*

[2] ***Grigore Baștan*** *(n. 23 ianuarie 1922, Coșcodeni, județul Bălți, România - d. 8 februarie 1983, București) a fost un general român, care a îndeplinit funcțiile de comandant al primului batalion de parașutiști și președinte al Comisiei Centrale de Parașutism din România.A făcut parte din prima promoție de parașutiști ai României înființată în timpul celui de-al doilea război mondial la ordinul generalului Ion Antonescu. A participat la eliberarea de sub ocupație nazistă a aeroportului Băneasa și a zonei de nord a Bucureștiului.A inventat parașutele BG7M (parașuta principală Baștan Grigore 7 Militară) și BG3M (parașuta de rezervă Baștan Grigore 3 Militară) care se află în dotarea trupelor de parașutiști din România.La 20 august 1970 a stabilit recordul național de parașutare de la 9600 de metri, cu o cădere liberă de aproximativ 7.000 de metri. Recordul, rămas nedoborât, a fost realizat utilizând cele două modele de parașute gândite și proiectate el - BG7M și BG3M.Generalul-maior Grigore Baștan a îndeplinit funcțiile de comandant al Trupelor de Parașutiști și locțiitor pentru Parașutiști al Comandantului Aviației Militare. În semn de prețuire a rolului său la dezvoltarea parașutismului în România, Aeroclubul "Șoimii Bucovinei" din Suceava a primit denumirea de Aeroclubul „Grigore Baștan".*

[3] ***Sofia*** *(în bulgară София), la poalele muntelui Vitoșa, are o populație de 1.270.284 (recensământ 2011) cu aglomerație urbană de 1.359.520 în 2011, și este capitala Bulgariei, stat în sud-estul Europei. Orașul are statut de oblast și se învecinează cu regiunile Sofia și Pernik din Bulgaria. Există urme arheologice care arată că Sofia era locuită acum șapte mii de ani, astfel că este unul dintre cele mai vechi orașe din Europa. A avut mai multe denumiri în decursul timpului, iar ruine ale vechilor orașe se găsesc și astăzi. Sofia era la început o localitate tracă numită Serdica. A fost capturată de romani în anul 29 și devine capitala provinciei Dacia Mediterranea. Distrus de huni în 447, orașul a fost reconstruit de împăratul bizantin Iustinian I și renumitTriadița. Cunoscut ca Sredeț după cucerirea bulgară, a fost redenumit Sofia în 1376. Ocupat apoi de Imperiul Otoman în 1382 devine capitala provinciei turcești Rumelia. Ocupată de ruși în 1878 devine capitala Bulgariei independente în1879. În timpul celui de-al Doilea Război Mondial, rușii capturează Sofia încă o dată și înlocuiesc guvernul pro-german.*

[4] ***Temperatura punctului de rouă*** *sau* ***punctul de rouă*** *al unui amestec format dintr-un gaz și vaporii unui lichid (cel mai adesea aer umed) reprezintă temperatura la care trebuie răcit amestecul pentru ca vaporii să devină saturanți și deci să înceapă să se condenseze, presupunînd că pe durata răcirii presiunea amestecului și cantitatea de vapori sînt constante. Punctul de rouă se poate măsura cu precizie răcind o oglindă metalică pînă cînd suprafața acesteia se aburește și măsurînd temperatura oglinzii. În dispozitivele comerciale în general răcirea se face folosind elemente Peltier, starea aburită sau clară a oglinzii se determină optic cu o diodă luminiscentă și o fotodiodă, iar temperatura se măsoară electronic. Printr-o buclă de reacție inversă se poate face astfel încît temperatura oglinzii să urmărească permanent temperatura punctului de rouă a atmosferei supravegheate. Temperatura punctului de rouă se află în relație directă cu cantitatea de vapori din amestec, exprimată de obicei în grame pe metru cub. Spre deosebire de umiditatea relativă, o altă mărime care reflectă cantitatea de vapori, punctul de rouă nu depinde de temperatura amestecului și este astfel un indicator mai sugestiv al umidității.Temperatura punctului de rouă este egală cu temperatura atmosferei dacă vaporii sînt saturanți, ceea ce echivalează cu o umiditate relativă de 100%. În rest, relația dintre punctul de rouă și umiditatea relativă este complexă și depinde de temperatura atmosferei; în practică se folosesc formule aproximative pentru calculul uneia dintre mărimi cînd este cunoscută cealaltă.*

[5] ***CHECL-LIST:*** *"lista de a face", listă de verificare, este un tip de ajutor, de informare utilizată pentru a reduce eșecul prin compensarea limitelor potențiale ale memoriei umane și atenției. El ajută să se asigure coerența și exhaustivitatea în îndeplinirea unei sarcini.*

[6] ***Liniștea sufletească (Liniștea interioară, pacea interioară).*** *Toate marile religii și cercetările în domeniul psihologiei au scopul de a ajuta oamenii să obțină un nivel căt mai ridicat al liniștii sufletești, deoarece, făra pace interioară, toate celelalte lucruri par să nu mai conteze deloc. Prin liniște sufletească ne referim la absența sentimentelor de teamă, supărare și vinovăție, acestea fiind probabil cele mai mari trei probleme psihologice.*

[7] ***ÎNCRÉDERE:*** *Acțiunea de a (se) încrede și rezultatul ei; sentiment de siguranță față de cinstea, buna-credință sau sinceritate a cuiva; credință. Om (sau persoană) de (mare) încredere = persoană căreia i se poate încredința orice secret, orice misiune.*

[8] ***RESPÉCT:*** *Atitudine sau sentiment de stimă, de considerație sau de prețuire deosebită față de cineva sau de ceva; deferență, venerație.*

[9] ***Vasile Farago*** *– aviator și inginer de aviație, inspector în Autoritatea aeronautică civilă română, autor de cărți inspirate din aeronautică "Scrierile mele despre aviatori şi lumea lor au fost cândva întâmplări reale, care, odată cu trecerea timpului, prin adăugiri, au devenit... povestiri, poate chiar poveşti, cu «A fost odată ca niciodată, dacă nu era nu se povestea...». De reţinut însă că eroii lor au fost oameni adevăraţi, care şi-au făcut din profesie un crez, iar aceia care se suiau în carlinga maşinilor înaripate nu o dată şi-au riscat unica viaţă pentru a o salva pe a altora."*

[10] ***Timpul*** *este unul din conceptele fundamentale ale fizicii și filosofiei. Este o măsură a duratei evenimentelor și are diferite înțelesuri în funcție de contextul în care este definit. În fizică, timpul este o dimensiune a naturii și poate fi văzută ca o măsură a schimbării. În accepția fizicii clasice, timpul este un continuu. Fizica modernă (mai precis, teoria mecanicii cuantice) dispută însă această calitate, sugerând că ar exista doar continuu spațiu-timp. În filosofie, timpul este definit ca un flux neîntrerupt, ireversibil, care nu poate curge decât într-o singură direcție. Este deci un continuu în care evenimentele se succed de la trecut, prin prezent spre viitor și în cadrul căruia se desfășoară toate procesele din natură. Definirea cu exactitate a timpului este o sarcină dificilă, atât în filozofie cât și în știință. Timpul este o noțiune primară (care nu se definește, ci este percepută prin simțuri; v. mai jos) și corelată cu cea de eveniment. Percepția umană sesizează ordinea în timp a evenimentelor.*

Capitolul 9

Să nu facem *doar* umbră pe pământ

Am ajuns de mult la concluzia că nimic nu este pentru totdeauna. Cafeaua se răcește, fumul se risipește, timpul trece și oamenii se schimbă. Hotărăște-te ca din fiecare situație urâtă să extragi doar partea cea mai bună și astfel îți vei construi o lume mai frumoasă. Vei atrage mai mulți prieteni, căci oamenii sunt atrași de persoane cu o gândire pozitivă. Există multe lucruri mărunte pe care le poți face pentru oricine, oricând, fără nici un alt motiv decât acela că îți pasă - pe tine nu te costă nimic sau doar foarte puțin, dar pentru ceilalți înseamnă enorm. Ai privit vreodată un stol de păsări sau o herghelie de cai, și ai observat că atunci când unul dintre animale devine nervos sau agitat, acea stare se răspândește la celelalte animale și într-un timp foarte scurt intră-n panică și restul ? O dinamică similară are loc și acasă sau la locul de muncă. Oamenii se afectează reciproc. Cum îi afectezi tu pe cei din jur? Dacă ți-ai propus să îmbunătățești o situație, caută un partener sau o echipă cu care să lucrezi în acest scop. Astfel, îți vei mări șansele de succes.

Înainte de anul 1989, dar mai ales după acest an eu am folosit din plin toate oportunităşile ivite din neant sau descoperite prin căutări personale pentru a mă dezvolta mai ales spiritual, dar și material. Nu este o glumă, nu sunt vorbe de clacă. Citeam enorm de mult, destul de mult în *bibliotecile*[1] publice (*Biblioteca Națională a României*[2] ori *Biblioteca Academiei Române*[3] ori *Biblioteca Metropolitană București*), mai ales literatură care era într-un fel sau altul conectată cu profesiunea de aviator, dar și din sfera... afacerilor (nu? – după mediatizata revoluție am purces în masă să “ne facem” oameni de afaceri).

Eram abonat la foarte multe publicații aeronautice (22 titluri la data de 15 iunie 1994), așa se face că-ntr-un răstimp de 2 – 3 ani am realizat diverse colecții de publicații aeronautice care... nu-mi mai încăpeau în biblioteca personală. Astfel într-o zi am decis ca să donez o mare parte din aceste colecții către *Biblioteca Militară Națională*[4], adică uneia dintre instituțiile frecventate de către mine și unde constatasem că, realmente, este încadrată cu oameni pasionați de lucrul făcut și are-n atentă grijă patrimoniu deținut. Am făcut această consistentă donație-n ziua de marți 31 octombrie 1995.

P U B L I C A T I I
(abonamente la I5.o6.I994)

I. FAA Advisory Circulars
2. NTSB Bulletins
3. Flight Safety Foundation Bulletins
4. UFO News
5. Airship
6. Buoyant Flight
7. Log
8. Commuter World
9. Soaring
IO. AAACF Newsline
II. New Zealand Airline Pilot
I2. US-ALPA Airline Pilot
I3. Microlite
I4. Popular Flying
I5. Ucanturk (Turcia)
I6. SAAB Civil/Military Newsletters
I7. Shorts Newsletter
I8. Les Cahier du R.S.A. (Franta)
I9. ICAO Bulletin
2O. Professional Pilot
2I. Interavia
22. Avionics

Lista cu abonamentele la publicații aeronautice la data de 15 iunie 1994

Întrucât începusem deja o colaborare cu Compania Dac Air, în mod formal, începând cu ziua de luni 1 aprilie 1996, conform Deciziei no.291, am părăsit prin transfer Compania TAROM. Ultimul meu zbor ca pilot comandant pe avionul AN-24 a avut loc în ziua de marți 2 ianuarie 1996, pe ruta București - Sibiu – Stuttgart; a fost

un zbor de 4^h35^{min}, din care cea mai mare parte (4^h08^{min}) a fost zbor de noapte. În cursul lunii anterioare (decembrie 1995) executasem un număr de nouă curse aeriene (către destinații precum: Arad, Sofia, Oradea, Kiev, Budapesta).



ASOCIAȚIA ROMÂNĂ PENTRU PROPAGANDA
ȘI ISTORIA AERONAUTICII
MEMBRU FONDATOR
ARPIA
LEGITIMAȚIE Nr. 61
Numele VARLAN Prenumele DORU
Filiala BUCUREȘTI
Președinte Secretar General

Imediat după 1989, când România a cunoscut o reală efervescență în ceea ce privește reconectarea cu vechile tradiții aeronautice, eu am fost printre primii, ca membru fondator cu numărul 61, în re-nașterea *A.R.P.I.A.(Asociația Română pentru Propaganda și Istoria Aeronauticii)*[5]. A fost o lungă perioadă când, din cauza vitregiilor timpului A.R.P.A. (Asociaţiei Romane pentru Propaganda Aeronauticii) şi-a pierdut personalitatea, identitatea, organizarea şi patrimoniul. Reluarea activităţii asociaţiei s-a dovedit o acţiune temerară. Au fost întâmpinate numeroase greutăţi în refacerea structurii, a relaţiilor şi a bazei materiale.

Marcel Jurcă



Marcel Jurcă s-a născut la 20 ianuarie 1923 la București, a făcut studii politehnice în Franța. Tatãl său era ofițer de carierã, originar din Rãșinarii Sibiului. În 1942-1943, la Zilistea-Buzãu, urmează o școalã de adjutanți aviatori, este brevetat pilot de rãzboi pe avion PZL-11F. În 1943, la Krozno-Polonia, se specializează pe avion Junkers-87 „Stukas”. În 1944, la Balomir se specializează pe avionul bimotor de asalt Henschel-129 cu care, lãsat de un motor în misiune de luptã, la 21 decembrie, aterizeazã forțat în liniile germane și este internat în lagãr, în Austria, și apoi în vestul Germaniei, de unde este eliberat în 1945 de armata americanã. În 1946 se stabilește în Franța. În 1947 îl regăsim ca instructor de zbor la Saint Cyr. În anul 1950 începe construcțiile de amatori cu avionul Tempete, cu motor de 65CP și, până în 1990 continuă reconstituirea avioanelor celebre la scară ¾, relizând 17 tipuri, în special cele din al doilea război mondial (Me-109G, FW-90, FW-190, Spitfire, P-40, Curtis, Mustang, Autan, Zephir, Sirocco etc.), în 172 de exemplare. Planurile complete au fost puse la dispoziția constructorilor amatori de pe toate meridianele globului. Eu am fost unul dintre aceia care am dorit să-l readuc pe Marcel Jurcă în România! De ce nu am reușit ??? Este o altă poveste!

Marcel JURCA
3, Allées des Bordes
94430 CHENNEVIÈRES S/ M. - FRANCE
Tél. 1 45 94 01 38

23.1.91

Domnule Vârlan

Vă mulțumesc p. scrisoarea dvs. din 8.12-90 și iată o vedere de ansamblu a tuturor studiilor mele.

Notați că MJ2-3-5-7-77-8-10 și 12 au zburat deja (vezi Jane's all the world ac)

MJ51-53-80-90 în construcția prototipurilor

MJ52 și MJ4 n'au zburat încă

Pentru România de astăzi văd avioanele

MJ2 Tempête
MJ5 Sirocco
MJ52 Zephyr } posibil a difuza constructorilor amatori.

Motoarele posibile la dvs sunt:

Hirth 504 105HP
506 160.
WALTER 105-140-160 HP
(posibile pentru aceste avioane
sau LYCOMING, CONTINENTAL, FRANKLIN)

Cum ați înțeles, eu m'am specializat în studiul avioanelor destinate construcției amator (sau Homebuilding) în lemn și pânză sau fuselage tubulare pentru MJ 7.77-8-10-12 -opțional-

Eu n'am nici o veleitate de construcție industrială și nu mă gândesc a o face din cauza legilor de certificare care sunt prea complicate.

Dacă vreți o „joint venture" cu mine, ar trebui să vă construiți mai întâiu un avion al dvs, un MJ5 sau MJ52 și apoi puteți să vindeți planuri sau piese prefabricate (KITFORM)

Prețul unui dosar de planuri dând dreptul la construcția în amator al unui singur exemplar fiind de 5000 frs inclusiv licența de construcție amator, trebuie să găsim o rezolvare a acestei probleme dat fiind disparitatea valorilor banilor respectivi.

Orice propoziție din partea dvs va fi binevenită dar nu cu titlul EXCLUSIV. Puteți să fiți DEALER pe o perioadă de timp dată

-/-

În România de astăzi trebuie să fie început cu avioane ușoare gen Zephyr (care este o extrapolație aidoma din MJ5) și apoi MJ 5 și MJ 2.

Motorul constitue partea cea mai importantă a problemei, WALTER și HIRTH fiind cele mai curent utilizate la voi. — Poate că POBJOY sau alte motoare din URSS de mică putere există? Chiar și motoare în STEA

~~Am trimis~~ VĂ trimit textele de legi ce conduc construcția amator în Franța, aceste texte au fost adoptate în multe țări ca MODEL de lege.

Să vă puneți în legătură cu serviciul oficial IAC.

Vă urez bună primire
și sănătate,

BUILD your own JURCA!!

MJ 5

MJ 2

N526J

MJ 3

MJ 7

MJ 77

MJ 8 MJ 80

MJ 9 MJ 90

MJ 10 MJ 100

MJ 12

MJ 2 "TEMPETE" singleseater
MJ 3 "DART" singleseater
MJ 4 "SHADOW" singleseater
(MJ 2 BASIC DESIGN)
MJ 5 "SIROCCO" two seater side by side
MJ 51 "SPEROCCO" two seater tandem (SIROCCO SPECIAL)

MJ 52 "ZEPHIR" two seater side by side (LIGHT SIROCCO)
MJ 53 "AUTAN" two seater side by side SIROCCO VERSION
MJ 7 "GNATSUM" 2/3 P51 singleseater
MJ 77 "GNATSUM" 3/4 P51 two seater tandem
MJ 8 3/4 FW 190 singleseater

MJ 80 1:1 FW 190 singleseater
MJ 9 3/4 ME 109 singleseater
MJ 90 1:1 ME 109 singleseater
MJ 10 3/4 SPITFIRE singleseater
MJ 100 1:1 SPITFIRE singleseater
MJ 12 3/4 "CURTISS" P40 singleseater

ASK FOR EACH $4 DOC SHEET TO : KEN HEIT - 1733 KANSAS - FLINT - MI.48506 U S A
phone: 313 232 5395

FLAPS-UP / RO-ALPA / IFALPA

RO-ALPA - scurt istoric



FLAPS - UP

Periodic de informare aerospațial

Adresa poștală :

Flaps—up, CP.34, Of. PTTR 1
5550 ROMAN

Reprezentanța în București :

Flaps—up, CP 115, Of. PTTT 18
71 500 București

Editor : Iulian ROBĂNESCU

Editor asociat : Doru VÂRLAN

Apariția publicației este finanțată de firma GELSOR — Roman

* * *

Din cuprins : El Căpitan Radu * Operațiunea Merkur * Airbus A 310 — 300 * Westland Whirlwind * Iak — 23 * Războiul dirijabilelor * Mapamond

În numărul viitor : Aviatia română în Revoluție * Pilot de Hellcat * Iliusin Il 28 — * SAAB 2000 * Messerschmitt Me—110 * Aviația braziliană

* * *

Coperțile noastre :

Coperta a doua : cabina de pilotaj Airbus 310 — 300.

Coperta a patra : Airbus A 310 — 300

Fotografiile au fost puse la dispoziție de Airbus Industrie, Toulouse

* * *

Gestiunea abonamentelor Flaps—up :
Iulian Robănescu

Publicitate : tel. 937/2 31 67 ; 90/79 13 09

* * *

* * *

Tiparul I.P. Bacău, Subunitatea Roman
Comanda 193-1991
Flaps—up, periodic editat de IURO ;
prețul 15 lei

Cîte ceva despre sponsorizare...

Revista „Flaps-up” pe care Editura IURO o lansează prin acest prim număr este rezultatul unei inițiative particulare, o „private venture” cum spune englezul. Este la debut și în ciuda numelui care indică o etapă în decolarea unui avion cînd emoțiile unor posibile incidente se răresc urmare a cîștigului de viteză și altitudine, nu se poate spune că revista de față se află deja în situația de nu a mai avea emoții.

Ca orice altă inițiativă particulară, și această revistă are ca punct de plecare o sumă de bani și o importantă investiție de muncă, susținută, ce s-a întins de-a lungul a mai multor luni de zile, deși numărul de pagini nu pare să necesite, la prima vedere, o asemenea mobilizare. A existat și există însă o permanentă sponsorizare morală, iar dacă spațiul disponibil pentru editorial nu este suficient de mare pentru a prezenta detalii privind cine și ce sînt acești minunați sponsori morali ai publicației „Flaps-up”, ne vom strădui totuși să amintim în rîndurile următoare pe cît mai mulți dintre ei, fără ca succesiunea de nume să indice o anume ierarhie. Aceștia sînt : domnul T. B. Bryant, ex-BAC Concorde Programme Manager, doamnele Darnelle Mason, Director of Missions—Oasis Christian Fellowship, California și Barbara Harick de la National Air & Space Museum, Washington, domnii Jacquemin-Beaujean Bernadette din Johannesburg, Guy Merle de la Airbus Industrie, Toulouse, Jerry Lewis de la Air Force Assoc, George Bejan de la Nurenberg, Aurica Popescu de la Munchen, Radu Dumitru de la New York și ex-pilotul de încercare Mihai de Hohenzollern (...), iar din țară, de la primul nostru cosmonaut, Dorin Prunariu, de la Nicu Moghior, muzeograf principal la Muzeul Militar National, Valeriu Avram și Vasile Tudor, perseverenți scotocitori ai trecutului de glorii al aripilor românești, de la Daniel Mălăescu cel care ne-a depășit în entuziasm pînă și pe noi editorii, profesor la CIPA Băneasa și nu în ultimul rînd de la redactorul șef al revistei Modelism, domnul doctor-inginer Cristian Crăciunoiu

Nu putem încheia înainte de a aminti cele două reviste cu nume asemănătoare publicației noastre, din Spania și Brazilia, care ne-au salutat apariția și ne-au primit în „clubul” publicațiilor în care cuvîntul flaps apare în titlu...

Tuturor le aducem mulțumirile noastre și vrem să credem că unitatea de spirit dată de sprijinul lor moral va da revistei noastre tăria de a rezista și progresa de la acest prim număr înainte.

EDITORII

La începutul anului 1990, împreună cu un alt entuziast al aeronauticii (Iulian Robănescu) am pornit la muncă pentru tipărirea primei reviste independente românești de aviație de după evenimentele din România anului 1989. Aceasta a și apărut sub numele de “FLAPS UP”.



Geneva , Mai 1990

Stimate Domnule Vârlan ,

Vă facem cunoscut prin prezenta faptul că scrisoarea Dvs. din 5 Mai 1990 a ajuns la destinaţie , fiind citită cu deosebită atenţie de Majestatea Sa Regele Mihai al României , care vă mulţumeşte pentru gândurile frumoase pe le aveţi pentru aripile româneşti .

Ni s-a dat dispoziţie să vă comunicăm următoarele :

Intenţia Dvs. de a publica o revistă cu specific de aeronautică românească este cum nu se poate mai binevenită . Sperăm ca revista Dvs. să prezinte publicului românesc şi acele aspecte ale istoriei aviaţiei româneşti care au fost interzise în mod sistematic în timpul vechiului regim de tristă amintire . Preocupat de situaţia politică actuală din Ţara noastră , Secretariatul Casei Regale are regretul de a vă comunica faptul că se vede pus în imposibilitate , cel puţin pentru moment , de a vă furniza materiale utile publicaţiei Dvs. Sperăm totuşi , ca de îndată ce lucrurile vor fi intrat în ordinea lor firească , Secretariatul Casei Regale să fie în măsură de a vă trimite unele materiale .
Ne-ar face o mare bucurie să primim publicaţia Dvs. , căreia îi dorim să cuprindă orizonturi cât mai largi .

Primiţi , Stimate Domnule Vârlan , asigurarea deplinei noastre consideraţii.

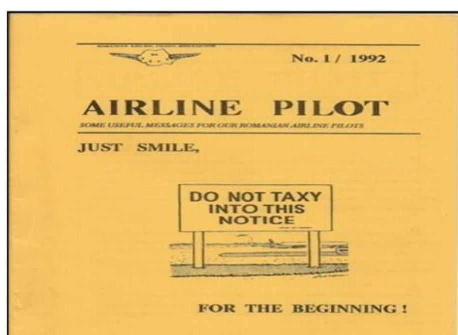
Secretariatul Casei Regale

pr Shilbsacha



În acest scop, în ceea ce mă privește, am inițiat o largă acțiune de conoaștere a lumii aeronautice internaționale, am inițiat o corespondență inclusiv cu Casa regală a României, știut fiind că Regele Mihai I a cochetat inclusiv cu activitatea de zbor,

evident și cu scopul de a intra în colaborare cu aceasta în interesul revistei noastre. M-am documentat foarte mult, am identificat multe organizații aeronautice naționale ori internaționale cu care am fi putut colabora. Așa am aflat despre, respectiv am intrat în contact cu BALPA (British ALPA), iar aceasta, ținând cont de cererile din scrisoarea mea din 2 iulie 1990, a trimis o copie la IFALPA. Pe 12 iulie 1990 T.A. Skerritt - IFALPA Technical Secretary, îmi răspunde cu o amplă scrisoare multelor mele întrebări și mă pune în contact cu patru asociații ale piloților de linie din Africa de sud, Portugalia, Spania și Noua Zeelandă. IFALPA îmi cere câteva informații despre asociația piloților de linie din din România… Dar așa ceva nu exista încă! Exista doar un sindicat, incluzând toți zburătorii din TAROM, despre care, la rândul meu, am trimis câteva informații la IFALPA pe 2 august 1990. Pe 17 august 1990 primesc o nouă scrisoare de la IFALPA, sunt asigurat că voi primi publicațiile acestei Federații și, în plus, mi se trimite o invitație oficială pentru a participa la Seminarul IFALPA din 11 – 12 decembrie 1990 care urma să se țină la Berlin, Germania. În această perioadă, în ceea ce mă privește, eram detașat pentru activități de zbor în Turcia, la Ankara. În context se caută un delegat pentru acest seminar; împrejurarea face ca acesta să fie captain Stelian Cucu, pilot pe avionul BAC 1-11. Cu informațiile și convingerile culese de la Berlin, împreună cu alți piloți de linie, se înființează legal RO-ALPA la 21 ianuarie 1991. Începând cu 26 aprilie 1991 ni se confirmă afilierea la IFALPA simultan cu Asociațiile piloților de linie din Bulgaria și Cehoslovacia. Primul președinte al Asociației a fost captain Petre Ofmanski.



După revenirea mea în țară m-am implicat din plin în activitatea Ro-Alpa și IFALPA, ca vice-președinte și editor al publicației Asociației.

Dear Sirs,

This year's joint ADO/AGE Committes meeting (17-22 november) will be the first major meeting held in the Central European area and will obviously be an important "first", not only for the Romanian pilots, but also for other newly-established Member Associations in the Region. The Principal Officers are confident that the arrangements made by RO-ALPA for the meeting will be more than adequate for the Federation's business purposes and will be found extremely cost-effective by all concerned.
Equally importantly, there will be an opportunity for member pilots in the Central European area to contibute to, and learn from, the discussions and to give practical expression to their strong desire to become active participants in IFALPA.

Yours faithfully,
T.V. MiddletonIFALPA Executive Administrator

Scrisoare de promovare și încurajare, primită de la IFALPA cu ocazia primei întâlniri de la București a piloților de linie.

În luna decembrie a acestui an (1991) are loc la București o întâlnire IFALPA, iar în perioada 17 – 22 noiembrie 1992, Ro-Alpa organizează prima întâlnire importantă a

IFALPA organizată vreodată într-o țară din Europa de est, respectiv ADO/AGE Committees meeting, care s-a desfășurat la Hotel București (azi "Howard Johnson Grand Plaza", Calea Dorobanților nr 5 -7). La vremea respectivă evenimentul a fost tratat și perceput corespunzător din partea IFALPA. În ceea ce ne privește pe noi cei din Board-ul Director, ne-am străduit, cu experiența și mijloacele noastre de atunci, să facem față cu bine acestui eveniment major.



Imagini de la întâlnirea piloţilor de linie de la Bucureşti

Participări la meetinguri profesionale aeronautice

Anul 1993

1. – HUPER (Human Performance) Meeting, Brighton, England ;
2. – HUPER Meeting, San Francisco, USA ;
3. – AA (Accident Analysis) Meeting, Singapore ;
4. – ADO (Aircraft Design $ Operation), Johannesburg, RSA ;
5. – EUROPILOTE , Budapest, Hungary ;

Anul 1994

1. – EUR / CEN pilots´ regional meeting, Viena, Austria ;
2. – EUROPILOTE, Londra, England ;
3. – IFALPA Presidents´ meeting, London, England ;
4. – IFALPA Annual Conference, Hong Kong ;
5. – HALPA (Hellenic pilots), Athens, Greece ;
6. – German/Hungarian/Romanian pilots´ meeting, Bucharest, Romania ;
7. – German/Romanian pilots´ meeting, Frankfurt/Main, Germany ;
8. – EUROPILOTE, Amsterdam, Holland ;
9. – Pan European pilots´ meeting, Amsterdam, Holland ;

Anul 1995

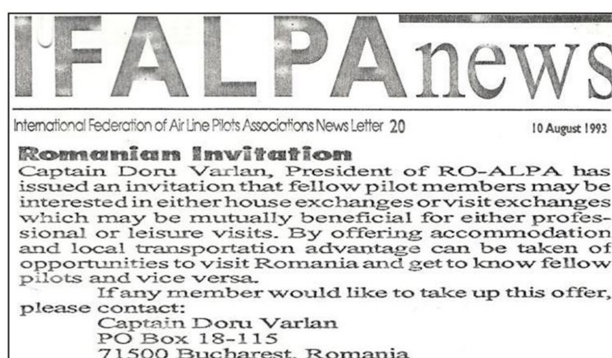
1. – IFALPA Annual Conference, Bali, Indonesia.

În ceea ce privește implicarea mea totală în activitatea Ro-Alpa sau Ifalpa, mulți dintre colegii mei aviatori ori dintre acele persoane implicate activ în cele două organizații stau mărturie. Pe scurt, se poate menționa că am luat parte activă, într-o perioadă calendaristică scurtă de timp, la multe activități aeronautce profesionale.





La întâlnirea din Brighton (imaginile de mai sus) m-am deplasat împreună cu Milea Cătălin, pilot comandant la Compania Tarom și membru Ro-Alpa. Deplasarea s-a făcut cu avionul până la Londra (aeroportul Luton), iar de aici (Stația: Luton Airport Parkway) cu trenul expres la Londra și mai departe, tot cu trenul, de la Londra (Victoria Coach Station, 164 Buckingham Palace Rd), cu vreo trei opriri și 50 – 60 de minute de mers, spre *Brighton*[6].



IFALPAnews

International Federation of Air Line Pilots Associations News Letter 20 10 August 1993

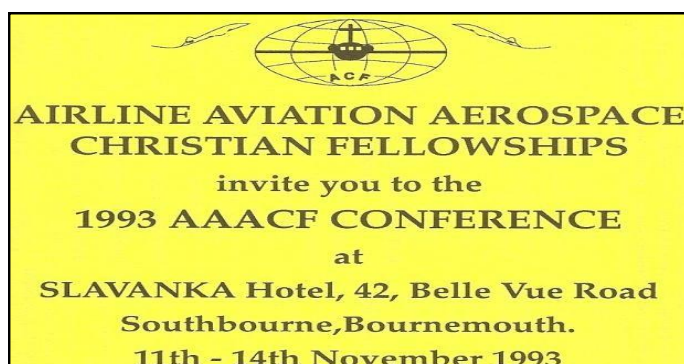
Romanian Invitation

Captain Doru Varlan, President of RO-ALPA has issued an invitation that fellow pilot members may be interested in either house exchanges or visit exchanges which may be mutually beneficial for either professional or leisure visits. By offering accommodation and local transportation advantage can be taken of opportunities to visit Romania and get to know fellow pilots and vice versa.

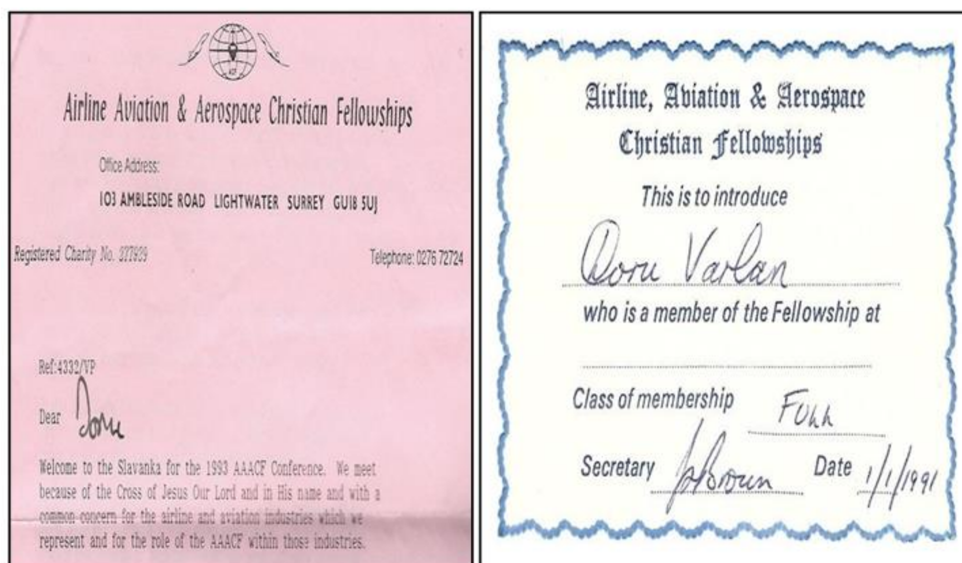
If any member would like to take up this offer, please contact:
Captain Doru Varlan
PO Box 18-115
71500 Bucharest, Romania

În luna august 1993 am lansat către toate asociațiile membre IFALPA invitația de a face cunoscută inițiativa noastră, a piloților de linie din România pentru colegii piloți de linie din alte asociații, pentru a vizita țara noastră pe baza unui program de reciprocitate, așa cum de altfel era practica între asociațiile partenere...

A.A.A.C.F. (Airline Aviation & Aerospace Christian Fellowships)



AIRLINE AVIATION AEROSPACE
CHRISTIAN FELLOWSHIPS
invite you to the
1993 AAACF CONFERENCE
at
SLAVANKA Hotel, 42, Belle Vue Road
Southbourne,Bournemouth.
11th - 14th November 1993



Airline Aviation & Aerospace Christian Fellowships

Office Address:
103 AMBLESIDE ROAD LIGHTWATER SURREY GU18 5UJ

Registered Charity No. 277929 Telephone: 0276 72724

Ref:4332/VP

Dear Doru

Welcome to the Slavanka for the 1993 AAACF Conference. We meet because of the Cross of Jesus Our Lord and in His name and with a common concern for the airline and aviation industries which we represent and for the role of the AAACF within those industries.

Airline, Aviation & Aerospace
Christian Fellowships
This is to introduce
Doru Varlan
who is a member of the Fellowship at

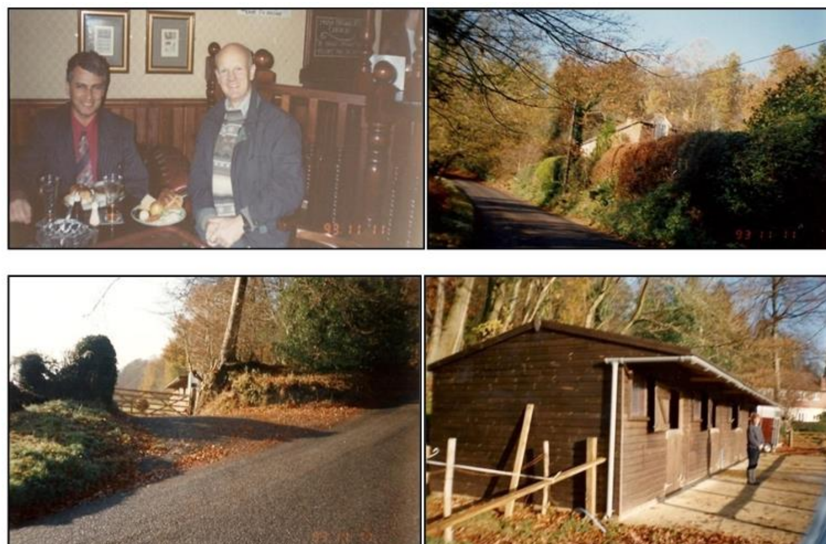
Class of membership FULL
Secretary J Brown Date 1/1/1991

Mesajul de bun venit la conferința AAACF și, respectiv, legitimația de membru.

În anul 1991, la 1 ianuarie, am fost acceptat ca membru cu drepturi depline în cadrul A.A.A.C.F. (Airline Aviation & Aerospace Christian Fellowships) cu sediul central în Anglia. Practic, puntea de legătură între mine și AAACF, întreaga corespondență s-a purtat cu John Brown, secretarul general al Asociației, cu care în timp ne-am consolidat o sinceră prietenie. Acesta, împreună cu soția sa Hazel Brown, mi-a fost un real sprijin și cu ocazia participării mele la Conferința anuală a AAACF.



Această conferință a avut loc în perioada 11 – 14 noiembrie 1993, la hotelul Slavanka (Slavanka House, Belle Vue Road, Southbourne, Bournemouth) din Southbourne, Bournemouth. Locația - "Slavanka Missionary & Conference Centre, Southbourne, Hants" - a fost initial locuința doamnei (Madame) Tchertkoff, o contesă din Rusia. Astfel, la 10 noiembrie m-am deplasat în zbor cu Compania TAROM la Londra (*aeroportul Heathrow*[7]).



Aici la aeroportul londonez am fost așteptat de către Christopher Cowell, care ulterior avea, de asemenea, să-mi devină un bun prieten. Chris era pilot comandant la British Airways pe avionul Boeing – 757 și, respectiv, Boeing – 767. Împreună cu Chris m-am deplasat la locuința familiei acestuia (Nutcombe Cottage, Nutcobe Lane, Hindhead, Surrey) unde am cinat și, respectiv, m-am cazat până a doua zi când, împreună, am pornit spre Bournemouth la Conferința AAACF. Distanța de la aeroport la locuința lui Chris (pe M25 și A281) a fost de 39,8mi (mile terestre, 1mi = 1,609344 km), ceea ce ne-a luat cam o oră să ajungem la destinație, undeva către seară. La cina servită în bucătăria familiei am fost surprins, prin comparație cu obiceiurile noastre din România, de faptul că, înainte de a ne avânta cu nesaț în bucatele tradiționale, Chris a rostit câteva cuvinte creștine de mulțumire către Dumnezeu, pentru bogația mesei și faptul că ne aflam împreună mulțumiți și sănătoși.



A doua zi dimineață, după ce am servit micul dejun, înainte de a pleca, am făcut o scurtă plimbare în jurul casei (Nutcombe Cottage). Cu această ocazie am putut constata că ...nimic nu seamănă cu ceea ce am lăsat eu în urmă în România, că locuințele în jur erau situate la distanțe rezonabile una de cealalată pentru a păstra intimitatea, dar acestea erau conectate prin drumuri (lanes = alei) impecabil asfaltate, că familia lui Chris avea (vis-a-vis de casă) o pajiște sumar îngrădită pe care păsteau caii de rasă ai familiei ș.a.m.d. În sfârșit... am plecat spre locația Conferinței AAACF. Ruta urmată a fost prin Guildford, Winchester (Hampshire), Eastleigh și, în final, destinația noastră avea o lungime de 89,6mi, ceea ce ar fi presupus cam 2 ore de mers cu automobilul. În cazul nostru deplasarea s-a prelungit considerabil întrucât Chris mi-a propus popasuri pentru a vizita locațiile realmente importante de pe drum și, la vremea prânzului, pentru a ne potoli foamea/setea la un restaurant specific englezesc la Guildford. Guildford (imaginea din stânga) este un oraș în partea de sud a Regatului Unit,

în comitatul Surrey, regiunea South East, Anglia. Are o populație de aproape 70.000 locuitori.



Cât despre Winchester, acesta a fost odată capitala Angliei. Este un oraș cu o populație de aproximativ 40.000 de locuitori, este situat pe râul Itchen. Simbolul orașului este Catedrala Winchester, care este una dintre cele mai mari din Europa. Orașul este vestit și prin Universitatea Winchester, cum și prin faimoasa școală publică Winchester College. Arhitectura orașului, cum și interesul turistic pe care-l reprezintă prin istoria sa ori legătura rapidă cu alte orașe și localități au făcut ca acesta să devină unul dintre cele mai scumpe și dorite zone din țară. O persoană care este originară din Winchester sau este locuitor al orașului se numește Wintonian.

În sfârșit, după parcurgerea unui traseu rutier foarte interesant și necunoscut mie până acum, am ajuns la locul Conferinței A.A.A.C.F. Aici m-am cazat și m-am întâlnit pentru prima dată cu Hazel & John Brown, cu mulți alți membri ai Asociației aeronautice creștine. Tot ceea ce s-a “întâmplat“ în zilele acestui week-end prelungit (11 – 14 noiembrie 1993) a constituit o experiență și o noutate absolută pentru mine.



Imagini suprinse la conferința AAACF

În data de 15 noiembrie 1993 m-am întors împreună cu John & Hazel Brown la locuința lor de lângă Londra, unde m-au cazat, unde am discutat despre multe lucruri, apoi, a doua zi am plecat înapoi spre casă... primind cadou o mașină de scris electrică.



Oaspete al secretarului AAACF, acasă la John și Hazel Brown



NEWSLINE

The magazine of the Airline Aviation and Aerospace Christian Fellowships

ISSUE 18 (August - November, 1993)

Letter from Romania

Dear John,

It has passed a very long time since I wrote to you, but I am here in good health and spirits. I never forget to think about you and our Christian Fellowships, too.

I have just received my latest issue of Newsline which I've read cover to cover and so decided to write to you to brief you about the events developing in this corner of our beloved Terra.

You should know I didn't succeed to have our own local branch of AAACF, it's hard to transit from a totalitarian communist life to a Christian one after over forty-five years of indoctrination with atheism; but this people was from ancient times a Christian one and I find out that we come to a normal way of life more sooner than one predicted, God blessed us with his love. We could see this year the religion classes taught in our schools at each and every level although it is difficult to find enough teachers to teach these children born in a communist world, although it is hard to make all the schools, teachers & directors to really understand the need of such classes to the benefit of our children, but we find books and manuals (although not enough by the comparison with the amount of necessity) on the news stands a.s.o., we can buy the books we need if we decide we want to come nearer to our God.

We in the whole aviation world are passing side by side with the whole country's population through very difficult economic times during this transition to a free market open economy, but we will win our struggle soon with our own and God's support. I myself am personally passing through very difficult months as on the 10th of February I had a landing incident, without damage to the aircraft or passengers, but our higher-situated decided for me - the captain of the flight - a suspension from flying duties for a six-months period, to August the 10th...

But, dear John, on April the 8th I was happy and proud to collect the results of my previous year acting in the position of vice-president of Romanian ALPA, the annual general meeting in April elected me in the responsibility of President, so, you guess I love my profession and the men & women who believe or do not believe in me. I have a lot to do and time became more precious lately. While working in the navigation room waiting for my flying-again time, I and the executive board have already got a new office for RO-ALPA, much better located, we will soon have a phone over there. We also hope to get a fax-machine too, and we were able to hire a girl to daily keep the paperwork and everything in order. I believe we will satisfy ourselves and the people believing in us. I thank God for His love and blessing and guiding me, and I tell these details to perhaps encourage you who were by my side from the moment I contacted you months ago.

If you were able to keep in touch with me, then I'll keep you up-to-date and a more close connection between RO-ALPA and AAACF might be fruitful to both our members and the other AAACF members, too.

I'd like you to tell everyone about me and this ALPA, and ask you all to be kind enough to pray for us in this country, for me to come back to my captain's seat, and to succeed in getting a closer relation between the Romanian aviation world and our God.

I have in Bucharest a two-room free fully furnished and equipped apartment which I'm able to offer to members of AAACF who prove their membership for a small fee; I expect only to be informed a little in advance about a possible coming, through writing or a telephone call at the addresses here enclosed. Please feel free to inform your AAACF members by whatever means at your disposal.

While I am a member and receive AAACF publications which I read cover to cover and offer to the RO-ALPA's library, dear John, we here would be very grateful if you could provide additional complimentary copies of these publications to benefit our members, and I would also appreciate donation of other Christian aviation-related literature if anyone has it tucked away in the attic and can spare it.

Well, although I would like to tell you many other bits of information, for instance I myself am seriously preparing to enter the animal breeding field, and I'd appreciate contacts and, possibly, joint ventures with AAACF members with similar 'hobby', this letter is much too long-winded so I will sign off.

I take the opportunity to wish you and yours all the best for a cheerful life and every success in your tremendous work to God's and aviation's assistance.

God bless us with His love, that makes every day a joy to live.

Gratefully yours,
Doru Varlan, Vice President. of the A.L.P.A.

16

Human Performance, San Francisco, 28 - 30 septembrie 1993



În zbor spre San Francisco, în avionul companiei DELTA AIRLINES, USA

În perioada 25 septembrie - 2 octombrie 1993 am participat la o nouă întâlnire, HUPER (Human Performance) IFALPA Committee Meeting, de data aceasta la *San*

Francisco, California, SUA. Acest meeting a fost organizat în condiții excelente de către US-ALPA, a fost extrem de profesional, și a inclus o zi de lucru (30 septembrie 1993) la NASA (*Ames Research Center*); subiectul acestei zile fiind *"Hurry-up Syndrome"* unde mi-am adus și eu contribuția cu o lucrare proprie, în numele Ro-Alpa.



Trebuie să menționez că pe toată durata acestei deplasări și participări am fost sponsorizat 100% de către US-ALPA (deplasarea mi-a fost asigurată, dus – întors pe ruta București – San Francisco – București (via Frankfurt) cu Compania *DELTA AIRLINES*, fiind tratat ca un pasager business-class), am fost cazat în condiții business la superbul *Marriott Marquis San Francisco Hotel (Imaginile de mai sus),* unde s-au desfășurat și lucrările meetingului.

O seară de gală a fost organizată (pe 29 septembrie 1993) într-un restaurant select (ni s-a precizat: ținuta trebuie să fie "smart casual"…) - (*CARNELIAN ROOM,* 555 California St., San Francisco, CA 94104, în vecinătatea Districtului Financiar).





Imagini din timpul petrecerii la Carnelian Room (etajul 56 al clădirii)



Pentru mulți locația *Carnelian Room*, situată în vârful clădirii Bank of America, la etajul 52, personifică vechea școală tradițională din San Francisco, în materie de calitate și etichetă într-un restaurant. Acest loc era (azi, după 40 de ani de funcționare, s-a demolat!) unul foarte special. După masa pretențios - copioasă ne-am relaxat (team building) la ultimul etaj ...în jurul piscinei; deh! - totul by American way of living (în imaginile alăturate: pe rândul de jos, în imaginea din dreapta, lângă subsemnatul, este captain Mimi Tompkins (Boeing – 737-300), de la compania aeriană Aloha Airlines, care a prezentat în cadrul meetingului o situație deosebită din timpul unui zbor al cărui pilot secund era).







Imagini surprinse la NASA Ames Research Base

Așa cum am precizat deja, meetingul organizat de US-ALPA a inclus o zi de lucru (30 septembrie 1993) la NASA (Ames Research Center). Deplasarea de la hotel la Centrul Ames s-a făcut cu-n autocar, a durat vreo 2 ore și 50 de minute (one way) pe autostradă, urmărind linia Golfului (San Francisco Bay). Poate este bine să spun câte ceva despre acest loc, care pe mine însumi, la data aceea, m-a impresionat profund. NASA Ames Research Center este localizat la Moffett Field, în Silicon Valley, California. Locația Ames a fost selectată pentru a fi al doilea laborator de cercetare aeronautică încă de la 20 decembrie 1939 și a devenit parte a NASA atunci când această agenție guvernamentală a fost înființată în anul 1958. Centrul Ames este unul din cele zece centre de cercetare ale NASA. Este localizat în inima grupului (cluster) de companii de cercetare high-tech, starts-ups, universități de clasă mondială și laboratoare naționale (americane) care dau caracteristica zonei San Francisco / San Jose Bay Area (zona golfului San Jose). Aici lucrează vreo 2500 de cercetători, dispunând de un buget anual de circa 750-850 milioane de dolari. Aparatura utilizată în cercetări este evaluată la vreo 3 miliarde de dolari (mai jos sunt câteva imagini din zona hangarului - din interior, din exterior; de altfel am văzut extrem de multe detalii din interiorul acestui Centru, dar am fost invitați politicos să nu le fotografiem...).

Cu ocazia aceste deplasări la capătul lumii (noi!) - diferența de fus orar între București și San Francisco este de zece ore - am mai avut două surprize: am reușit să mă întâlnesc cu doi prieteni de corespondență și anume:



... *Un pilot veteran american* (care m-a așteptat, împreună cu soția sa, la *aeroportul internațional din San Francisco* (situat la 21 de kilometri distanță de hotelul la care urma să mă cazez), în data de *26 septembrie 1993.* Acest pilot, la bordul avionului *B – 24 Liberator,* din dotarea USAAF - cu baza în Libia (Africa) a bombardat la 1 august 1943 zona petrolieră Ploiești (Operațiunea *Tidal Wave*) în timpul celei de al doilea război mondial. ... Această Misiune a USAAF a fost cea mai costisitoare de pe teatrul de operațiuni european, cel puțin prin faptul că s-au pierdut 53 de avioane și 660 membri ai echipajelor; au fost total surprinși de

apărarea româno – germană a acestei zone de importanță strategică. Această pereche de prieteni americani m-au întâmpinat și tratat cu multă bunăvoință și amabilitate, m-au invitat la un restaurant select, m-au invitat la dumnealor acasă și, în finalul despărțirii noastre, m-au condus la Hotel.

... O doamnă pilot activ și inspector FAA, la o vârstă venerabilă ! și soțul dumneaei - cu aceste persoane m-am întâlnit (sâmbătă 2 octombrie 1993) înainte de a părăsi vestitul oraș american. Evelyn Bryan Johnson, acesta este numele său. Este cunoscută ca "Mama Bird" întrucât ea-și ia întotdeauna măsurile necesare pentru ca piloții din subordine să se întoarcă în siguranță la cuib...


Fig. 9-5 Evelyn Johnson

Dragostea sa pentru cer a început în anul 1944 când soțul îi era plecat la război. Plictisindu-se în absența acestuia, și neavând de gând să se ocupe cu treburi prea casnice, într-o zi a văzut un anunț care invita la niște cursuri de zbor. Acest lucru i s-a părut senzațional și și-a zis: de ce nu ? În noiembrie 1990 trecuse de 81 de ani, depășise 50.000 de ore de zbor (la 7 mai 1991) și încă zbura. Când am întâlnit-o era încă inspector de zbor (FAA), afirma cu mândrie că peste 40% din elevii săi (piloți) obțin slujbe în aviația comercială. Tocmai depășie pragul a 9.000 de controale în zbor efectuate.

Am cunoscut-o pe doamna cu mii de ore de zbor prin intermediul corespondenței. Ca editor asociat al revistei aeronautice "Flaps Up" sarcina mea era să stabilesc contacte și colaborări cu cât mai multe organizații internaționale ori persoane interesante din domeniul acesta. Așa am ajuns să aflu că există-n S.U.A. o organizație unică-n lume, care se numea U.F.O. - inițial am crezut că-i vorba despre ...farfurii zburătoare, dar, surpriză! *U.F.O.* este acronimul de la *United Flying Octogenarians*, adică o organizație aeronautică internațională fondată în anul 1982 de către un grup de 31 de aviatori (între timp a ajuns la peste 1200 de membri) cu vârsta de peste 80 de ani, care au o licență validă în funcția de pilot comandant.


La un restaurant din San Francisco, pe faleza Oceanului Pacific, în zare se vede vestita închisoare


Împreună cu aviatoarea octogenară Evelyn Johnson

Am corespondat o lungă perioadă de timp cu această doamnă membră a U.F.O. (vezi imaginea din dreapta), chiar am primit publicația lunară a organizației timp de câțiva ani la rând, iar acum, când s-a ivit ocazia să ajung la San Francisco, am avut parte de o întâlnire care ne-a surprins plăcut pe toți. M-au invitat la un restaurant foarte frumos situat pe faleza Golfului; în depărtare se vedea vestita *Alcatraz*[8]...

Singapore - IFALPA AA (Accident Analysis & Prevention) Meeting 1993



Imagini de la hotelul din Dubai, unde am fost cazat... în drumul meu spre Singapore

În anul 1993 am participat, împreună cu președintele Ro-Alpa Petre Ofmanski, la *Singapore, la IFALPA AA (Accident Analysis & Prevention) Meeting,* organizat de către Asociația piloților din Singapore (ALPAS*). DE DATA ACEASTA DEPLASAREA AM FĂCUT-O ÎN ECHIPAJ, PE PLANUL DE ZBOR, PE RUTA BUCUREȘTI – DUBAI – SINGAPORE, CU AVIONUL AIRBUS AL COMPANIEI TAROM CARE EXECUTA PE ATUNCI ZBORURI DUPĂ ORAR PE ACEASTĂ RELAȚIE. COMANDANTUL AERONAVEI ERA* Petre Ofmanski, copilot Dan Ciobanu. Cursa se făcea cu schimbarea echipajului la *Dubai*[9]. Așa că am plecat cu o zi – două în avans, am ajuns la Dubai și ne-am cazat la unul din hotelurile unde Compania TAROM își caza de obicei echipajele, și am așteptat cursa care, cu echipajul Ofmanski – Ciobanu, zbura mai departe tronsonul Dubai – Singapore.



Singapore – pe bolconul hotelului Sea View – stânga – și ...în tramvai

ADO Meeting, Johannesburg, 29 noiembrie - 4 decembrie 1993



Locația meetingului: Johannesburg (Gold Reef City South of Johannesburg)

La sfârșitul lunii noiembrie 1993, timp de o săptămână, am fost la *Johannesburg*[10], unde am participat la ADO (Aircraft Design & Operations) IFALPA Committee Meeting. Ca și cu alte ocazii, având în vedere buna conlucrare între companiile TAROM și SWISS AIR, am folosit și pentru această lungă deplasare în orașul din Africa de sud serviciile celor două companii: București – Zurich (cu TAROM), Zurich – Johannesburg (cu SWISS AIR). Surpriza plăcută în această călătorie a fost că pe al doilea tronson al rutei am călătorit la first class, ceea ce a fost un cadou nesperat dat fiind că pe o asemenea distanță este reconfortant să te poți întinde omenește, să dormi aproape ca-n patul tău de acasă! După multe ore de zbor, am aterizat în sfârșit la Johannesburg International Airport. Acesta este un aeroport important din Africa de sud, situat în Kempton Park**,** Ekurhuleni**,** Gauteng**,** lângă orașul Johannesburg.


Imagini ale casei pilotului sud-african – Norman A. Joseph și a soției sale Moira, unde am fost găzduit.

La aeroport, conform aranjamentelor făcute anterior, mă aștepta un prieten pilot de linie la South African Airways – Norman Anthony Joseph, pe care l-am cunoscut cu ocazia unui meeting IFALPA organizat de către noi la București, și care, acum se oferise să mă găzduiască la el acasă.


Pilotul sud-african Norman Joseph



imagini de la un "function" organizat de ALPA-SA

Cu ocazia meetingului care a avut loc aici în Johannesburg (Gold Reef city south of Johannesburg), Asociația piloților de linie din Africa de sud (ALPA-SA), conform tradiției în astfel de ocazii, a organizat o seară festivă (pe invitație scria că suntem invitați a lua parte la un *function* - în dicționar am găsit ce înseamnă: ceremonie publică, adunare socială, ocazie). Acest eveniment (*function*) a avut loc la sediul Asociației (10 Blockhouse Street, Kempton Park 1619), practic în curtea interioară a locației, pe gazonul bine-ntreținut. Ceea ce m-a surprins a fost organizarea impecabilă: după ce am schimbat câteva vorbe și impresii în interiorul sediului ALPA-SA, am ieșit în curtea interioară, cu câte-o bere ori altă băutură-n mână - servite la bar, iar într-un interval de câteva minute a apărut la fața locului și a început să se...manifeste în fața ochilor noștri o echipă de catering îmbrăcată-n alb impecabil, a descărcat, așezat și pus la treabă grătarele și alte echipamente ori ustensile, iar noi priveam uimiți cum se prepară în ritm alert bunătăți specifice Africii de sud ! Trebuie să recunosc din când în când că, pe mine unul, lucruri de genul acesta, adică o organizare (de eveniment ori orice altceva) impecabilă, oameni care nu știu altceva mai bun decât să fie permanent cu zimbetul pe buze ș.a.m.d. mă lasă uimit și fără replică, iar întrucât astfel de lucruri îmi ies în cale, cu prisosință, în afara țării mele, și nu la mine-n patria iubită, mă fac extrem de trist, imagini surprinse la ALPA-SA *function* - joi 2 decembrie 1993).



Fotografia a fost făcută la aerodromul Brakpan/Benoni, din regiunea Johannesburg, pe când mă pregăteam să zbor la bordul avionului Junkers JU-52, înregistrat în Africa de sud, unul din puținele exemplare din lume care mai zburau la acea dată. În dreapta mea este Paul Frost, pilotul acestui avion, iar în stânga este Norman Anthony Joseph, colegul, prietenul și gazda mea din această țară.



Avionul Junkers JU-52. De la stânga la dreapta: Doru Vârlan, neidentificat, Ronny Butcher, Chris Maree, Trevor Skerritt.

În perioada cât a durat întâlnirea piloților organizată în Africa de sud, găzduit fiid de către prietenul meu, Norman Joseph a organizat pentru mine diferite vizite și întâlniri astfel ca, reîntors acasă, să fi rămas cu amintiri de neuitat.





La o bere, în cârciuma (pub) fratelui prietenului meu Norman Anthony Joseph, situată în Lombardy East (regiunea Johannesburg); în dreapta mea este Dickie Donkin, cel care, la data respectivă avea o fermă de păsări în Zambia …acum acesta administrează ferma de nuci (Pecan Nut trees), de 85 de hectare, a lui Norman Joseph.





Din nou la un restaurant (Mike's Kitchen, fotografia din stânga), de data aceasta în apropierea locuinței lui Norman. În stânga mea este Dickie Donkin (menționat mai sus), iar în fața lui Dickie este Moira, soția prietenului meu (fotografia din dreapta).



Acasă la Norman Anthony Joseph (cel din mijloc), în dreapta imaginii este Victor Shardemov, un pilot de linie rus, rezident în Estonia, care, de asemenea a participat la acest Meeting Ifalpa.





împreună cu Viorel Prună (stânga imaginii) şi, respectiv, prietenii săi români din Johannesburg, Africa de sud

O întâmplare cu amprentă puternic sentimentală a deplasării mele la Johannesburg a fost aceea că am folosit acest prilej pentru a mă întâlni cu un fost coleg aviator - Viorel Prună (zis "Ţuică", născut la 27 februarie 1958) care, cu ceva timp în urmă a ales să se stabilească împreună cu familia în Africa de sud. Viorel locuieşte aici în Johannesburg (care este capitala provinciei Gauteng, cea mai bogată provincie din această ţară, respectiv, care are cea mai dezvoltată economie din regiunea Africii sub-sahariene). Pe 4 decembrie 1993 dimineaţa Viorel a venit la adresa unde locuiam şi m-a luat pentru a ne întâlni cu familia lui şi cu prietenii săi (imaginile de mai jos îl arată pe Viorel împreună cu mine noaptea în *Pretoria*[11] (undeva lângă clădirea Parlamentului) – instantaneul din partea stângă - şi pe mine împreună cu Viorel şi prietenii lui români deveniţi acum sud-africani – instantaneul din partea dreaptă). Întâlnirea aceasta s-a lăsat - cum altfel? - cu *mici* cumpăraţi de la magazinul din apropiere (Viorel l-a învăţat pe băcanul-vânzător să prepare amestecul pentru mici proaspeţi pe loc şi-n faţa noastră ... ispravă de-a românului „Ţuică" hătdeparte-n Johannesburg!), cu bere bună şi multe de povestit.

Undeva către seară eu și Viorel ne-am îmbarcat în automobilul acestuia și-am plecat la Pretoria; pe drum a oprit pentru a suplimenta benzina din rezervor, am vorbit o grămadă de lucruri, ne-am înscris pe autostradă, am trecut pe lângă vestitul *Suncity*[12] (care se află la ceva distanță, undeva în partea stângă a drumului nostru). Suncity este renumit la nivel global ca fiind a stațiune de primă clasă: terenuri de golf, observarea sau chiar vânarea animalelor sălbatice, o miriadă de alte atracții turistice, la începuturi a fost mecca jocurilor de noroc din Africa de sud. Distanța pe șosea, varianta cea mai scurtă, între Johannesburg și Pretoria este de 61,5km (cam o oră de mers cu mașina). Ținta noastră era să ne întâlnim la Pretoria cu un vechi prieten (prin corespondență !) de-al meu, care locuia într-o suburbie a orașului. Acesta fusese pilot în timpul celui de al doilea război mondial, luptase-n forțele aliate (sub steagul Regatului Unit al Marii Britanii); atunci când Viorel a decis să plece-n Africa de sud, eu i-am oferit lui (și celorlalți din grup) câte o scrisoare de...recomandare...cu rugămintea mea către sud-african să-i ajute pe aceștia la nevoie. Viorel a fost unul dintre cei ce a comunicat pozitiv cu această persoană, au rămas în contact, iar acum mergeam să-l vizităm, să mă cunoască și pe mine - prietenul virtual - după ani și ani de corespondență.


acasă, târziu în noapte, la pilotul prieten din Pretoria

Am ajuns la locuința prietenului pretorian undeva pe-nserat. Acesta, *Hendrik Petrus Johannes Van Niekerk,* locuia la acea dată, împreună cu soția, în Pretoria Nord (Benviljoen Str. 479), într-un cartier de case specifice locului; ulterior aveam să aflu că Hendrik, născut marți 21 martie 1922, a decedat în anul 1994, deci un an mai târziu după vizita noastră, la Kimberlay (Kimberlay este capitala provinciei Northern Cape Province din South Africa**)**. Am stat ceva vreme de vorbă și, deși era seară și destul de târziu pentru o excursie-n zonă, Hendrik ne-a invitat în automobilul său și-am plecat să ne-arate Pretoria noaptea. Așa am văzut University of South Africa (Unisa) - *Universitatea din Africa de sud,* unde gazda noastră fusese director adjunct al departamentului de producție. UNISA este cea mai mare universitate de pe continentul african, cu peste 300.000 de studenți din peste 13o de țări, ceea ce-i îndreptățește numele de mega-universitate. Apoi am mers și-am văzut clădirile Union Buildings (Afrikaans**:** Die Uniegebou), care oficial adăpostesc birourile guvernului sud-african, cum și ale președintelui acestei țări. Aceste impozante clădiri sunt în Pretoria pe vârful Meintjieskop, la limita de nord a Arcadiei, aproape de Church Square (piața catedralei) și, respectiv, de monumentul Voortrekker. Grădini imense se întind în jurul acestor clădiri, limitate de Government Avenue, Vermeulen Street East, Church Street, strada R104 și strada Blackwood. Zona aceasta este protejată ca fiind tezaur național sud-african. În sfârșit, Hendrik ne-a mai arătat și alte repere de interes turistic localizate în Pretoria. Ceea ce ne arăta și ceea ce ne povestea venea cu un foarte puternic sentiment de mândrie națională, din trecutul lui personal de

urmaș demn al *boer*-ilor albi care au populat Africa de sud și au făcut din această țară o perlă a Africii. Boer este un cuvânt olandez și, respectiv, Afrikaans care înseamnă fermier, dar care aici îi desemnează pe descendenții imigranților de limbă olandeză din partea estică a zonei Capului din Africa de sud din secolul al 18-lea, cum și a celor care în secolul 19 s-au stabilit în Orange Free State**,** Transvaal (Republicile Boer), iar mai târziu Natal. Boer-ii sunt un grup distinct din Africa de sud. Noaptea târziu am revenit acasă la această familie, am mai stat ceva de vorbă, după care ne-am culcat pentru un binemeritat somn ...la Pretoria. A doua zi am mai zăbovit asupra unor subiecte neterminate, dar, ceea ce mi s-a părut destul de interesant, undeva în curtea casei, Hendrik ne-a arătat o mașinărie foarte simplă, un cilindru în care gazdele puneau ceva apă și pietricele semiprețioase culese din teritoriul sud-african de ei știut, iar apoi cu-n motoraș electric lăsau acest cilindru să se învârtă până ce pietre din interior, prin uzura creată de frecarea reciprocă, ajungeau la forme interesante, pe care apoi, mai ales doamna Van Niekerk, le combina în produse artizanale care erau vândute la piață!



În drum spre Johannesburg, Hendrik ne-a invitat să vizităm pe una dintre fetele lor, care locuia într-o casă foarte cochetă, undeva prin zonă.



Pe traseu ne-am oprit și la un târg unde se comercializau produse manufacturate, multe dintre ele, de către negrii.

Top Class Pilot's Meeting - Budapesta



În săptămâna 22 – 26 noiembrie 1993 a avut loc la Budapesta, Ungaria, o întâlnire organizată de *EUROPILOTE* - Organizația Europeană a Asociațiilor Piloților de Linie). Am luat, evident, parte la acest eveniment extrem de important pentru viața profesională a piloților de linie afiliați din Europa. Europilote, care ulterior și-a schimbat numele în *ECA (European Cockpit Association),* este forma organizată și bine reprezentată a piloților europeni la Bruxelles (în structurile Uniunii

Europene). Această întâlnire din anul 1993 a fost exemplar organizată de către Asociația piloților de linie din Ungaria (*HUNALPA*).



Evenimentul a avut loc la *Danubius Hotel Gellert* [13] (Szent Gellert ter 1, Budapest) - un hotel de patru stele.

Aici m-am cazat și eu, în condiții mai mult decât excelente, începând cu data de luni 22 noiembrie 1993.

Pe parcursul acestui evniment de mare importanță, au fost analizate atât politicile anterioare ale Organizației, cât și cele viitoare, în contextul viitoarelor dezvoltări ale continentului european. În fiecare seară gazdele noastre au creat câte un eveniment, unde am fost invitați și unde am asistat la momente memorabile. Astfel într-o seară am fost invitați la *un spectacol de operă*[14]. În altă seară, miercuri 24 noiembrie 1993, am fost invitați pe *dealul Gellért*[15] *și la Citadelă*. Aici am putut vizita niște hrube în care se produce șampanie în cel mai tradițional mod posibil și tot aici, într-un mare local, am asistat, de la mesele pline cu mâncăruri tradiționale, la un spectacol folcloric de o mare frumusețe.







După amiaza zilei de joi 25 noiembrie 1993 a fost, din partea gazdelor noastre, o invitație să pretrecem ...o zi de neuitat în Puszta maghiară! Ne-am îmbarcat în autocarele puse la dispoziție de către organizatori și, după ceva de mai mult de-o oră de mers pe autostradă de la Budapesta către Kecskemét am ajuns la o fermă tradițională ungurească. După ce am fost întâmpinați de către gazde (călăreți, păstori), am fost invitați să gustăm băutura ungurească de bun-venit "Barack Pálinka" (Schnapps de caise) și "Pogácsa" (biscuiți sărați). Apoi am fost invitați să vizităm împrejurimile

sau să ne plimbăm cu căruța trasă de cai ori să urmărim un program de echitație de înaltă clasă.



Apoi ...am fost conduși într-un salon specific mobilat unde a urmat o îndestulătoare masă ungurească, compusă din trei feluri de mâncare tradițională - din care nu a lipsit supa de gulaș, totul stropit cu palinkă și vin vechi de Tokay. Muzica autentică era cântată de către o formație de țigani. Atmosfera de veselie-n stil tradițional maghiar ne-a făcut pe toți cei prezenți să nu uităm acest eveniment.

Atena, Grecia

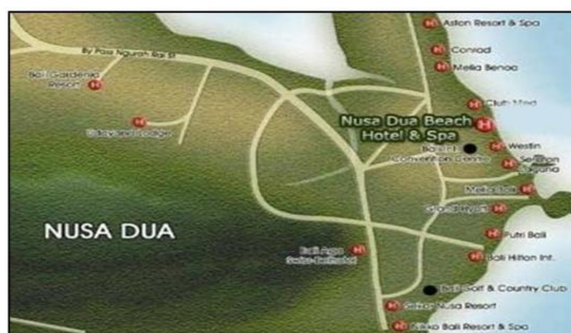


În perioada 19 – 22 mai 1994, ca Președinte al Ro-Alpa, am fost oaspetele Asociației piloților de linie din Grecia (HALPA). Am sosit la Atena în seara zile de joi 19 mai 1994, fiind așteptat la aeroport de către un delegație a Asociației elene, apoi am fost condus la Hotelul Intercontinental (89-93 Syngrou Av., Atena), unde m-am cazat.



Cu această ocazie, a doua zi, vineri 20 mai, am vizitat sediul Halpa, unde am fost "decorat" cu o distincție a Asociației, apoi am avut lungi discuții asupra istoriei și activității organizației piloților greci, asupra posibilităților de colaborare pe mai departe între cele două Asociații (Ro-Alpa și Halpa) etc., iar după amiază am vizitat câteva locuri de interes din Atena. Sâmbătă 21 mai, când grecii, ca și noi de altfel, sărbătoresc, conform calendarului orthodox, Sfinții Constantin și Elena, am fost oaspetele familiei prietenului meu, Președintele Halpa, Christos Stamoulis, la locuința acestuia; aici am servit masa de prânz, în cel mai grecesc-tradițional mod posibil. Seara am fost invitat la o Tavernă din Atena, care era proprietatea unui aviator elen; aici au participat mai mulți piloți de linie împreună cu soțiile... Am părăsit Atena a doua zi, duminică 22 mai, după o experiență de neuitat.

Bali, Indonezia



În anul 1995 am participat la *Conferința anuală a IFALPA*, care a avut loc *în Bali*, Indonezia. Drumul, ca pasager al avioanelor TAROM (până Zurich), SWISS AIR (până la Singapore), GARUDA (până la Djakarta și mai departe până-n Bali), a fost extrem de lung și obositor, am făcut escale și transfer pe trei aeroporturi, ce mai? Când ajungi la destinație ești total epuizat. Dar, în plus, pentru un cetățean român, chiar umblat prin lume cum mă consideram eu, la epuizarea fizică trebuie să mai adăugăm și o continuă uimire. Numai cine n-a trecut prin aceste aeroporturi și prin aceste locuri de pe Terra nu va pricepe în mod corect ceea ce spun eu. Acele lumi sunt așa de diferite, uneori prea civilizate ori prea organizate prin comparație cu lumea noastră prea mică într-o țară așa de mare - România. Am ajuns la Bali undeva dimineața. Am aterizat la *Bali Ngurah Rai International Airport*, cunoscut și ca *Denpasar International Airport*, care este situat în partea sudică a insulei Bali, la 13 km sud de Denpasar. Insula Bali este situată în partea cea mai vestică a grupului de insule

Lesser Sunda, care se întinde între Java spre vest și Lombok spre est. Această insulă este cămin pentru cea mai mare parte a minorității Hindu (peste 92%), restul populației practică islamismul. Bali este o atracție turistică foarte căutată pentru frumusețile sale naturale, pentru dansurile moderne ori tradiționale, sculptură, pictură, prelucrarea pielii naturale, metalului, pentru muzică.









Am văzut o mică parte din aceste frumuseți ca urmare a unui Program foarte riguros și dens al Conferinței IFALPA (work & fun) organizat de Asociația piloților din Indonezia (Asosiasi Pilot Garuda -APG). Locația conferinței, cazarea și întreaga activitate s-a desfășurat la *Nusa Dua Beach Hotel & Spa* - un loc care îmbină luxul cu arhitectura și tradițiile balineze, o proprietate de cinci stele care se întinde pe nouă hectare pentru a permite vizitatorului să trăiască experiența indoneziană. 382 de camere și apartamente, toate cu balcoane sau terase care-ți oferă un peisaj unic. Hotelul de cinci stele, proprietatea pe care se află acesta este situat la o distanță de 12,8km (20 de minute cu mașina) de aeroportul Ngurah Rai International Airport.

Conferința IFALPA dispunde aici de toate facilitățile necesare: un număr de camere de lucru (meeting rooms) cu nume specifice precum: Keraton Room, Kertagosa Room, Klungkung și Kamasan Rooms, Budaya Cultural Theatre și Executive Meeting Rooms. Acest centru de afaceri și conferință poate primi până la 1200 de participanți.

Norocul, care întotdeauna m-a pândit și care, după încercări, de multe ori dramatice, la care viața m-a supus, a venit să mă mângâie, a venit și cu această ocazie. Am fost la această conferință organizată în acest paradis terestru, am fost prezent și am reprezentat Asociația piloților români, sută la sută pe banii mei, am reîntâlnit și aici în Bali prieteni vechi (toți foarte buni piloți de linie la diverse companii aeriene), precum germanul Georg Fongern, dar și pe mulți alții, mi-am făcut prieteni noi, cu care aveam să mă întâlnesc și cu alte ocazii, ulterior, ori cu care am corespondat și colaborat spre binele și propășirea profesiunii de pilot de linie.

Conferința IFALPA, 29 aprilie - 3 mai 1994, Hong Kong



... vechiul aeroport din Hong Kong



Clădirea din Hong Kong în care s-a ținut Coferința IFALPA



Christopher Francis Patten, Baron Patten of Barnes (născut la 12 mai 1944) - ultimul guvernator în funcție al Regatului Unit din Hong Kong, înainte ca acest teritoriu să fie retrocedat Chinei comuniste, care a participat la unul din evenimentele mondene organizate în timpul Conferinței.

În perioada 29 aprilie – 3 mai 1994 am luat parte la a 49-a Conferință a IFALPA care s-a ținut la *Hong Kong*[16]. Acesta a fost un prilej deosebit ca, pe lângă subiectele multiple discutate în cadrul Conferinței, să participăm la o serie de evenimente conexe organizate impecabil de către Asociația piloților de linie de aici, printre care întâlnirea cu ultimul guvernator în funcție al Regatului Unit din Hong Kong, înainte ca acest teritoriu să fie retrocedat Chinei comuniste.

Am călătorit de la București la Hong Kong, via Zürich, cu avioane ale companiilor Tarom și, respectiv, Swiss Air (Zborul SR 179 din 5 mai 1994). Călătoria lungă și obositoare a meritat efortul.

Am aterizat la destinație pe vechiul aeroport (Kai Tak Airport), care a fost aeroportul internațional Hong Kong din anul 1925 până în anul 1998, când s-a inaugurat noul și foarte modernul aeroport Chek Lap Kok situate la vest, la o distanță de 30 km. Vechiul aeroport, cu numeroșii zgârâie-nori ridicați până-n marginea pistei și, respectiv, munții situați spre nord, cum și cu pista care este orientată spre port (Victoria Harbour) este considerat unul dintre cele mai dificile și

periculoase din lume (al 6-lea într-o cronologie profesională). Aeroportul a fost totuși sediul unei companii aeronautice vestite (Cathay Pacific), cum și a partenerilor regionali Dragonair, Air Hong Kong (companie cargo), Hong Kong Airways etc. Tot aici și-a avut baza forțele aeriene militare britanice (RAF Kai Tak).

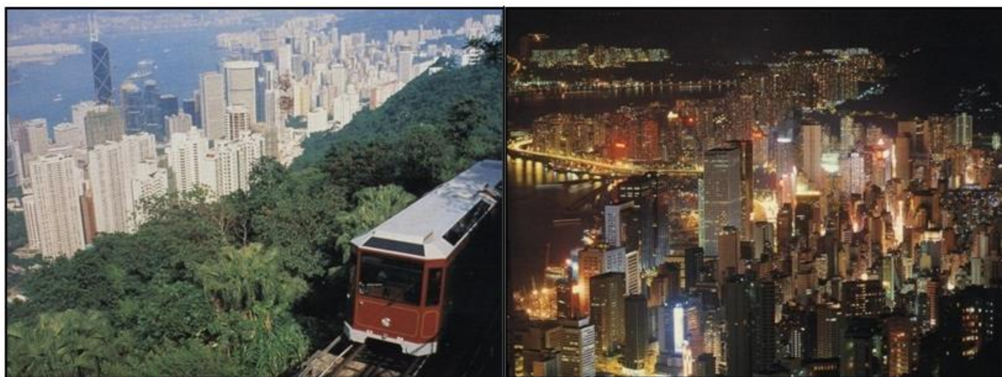


În fața hotelui din Hong Kong, unde am fost cazat

Prin grija organizatorilor ne-am deplasat la hotelul unde aveam deja rezervată camera 1601(Harbour View International House, 4 Harbour Rd., Wanchai, HK) - imaginile de mai sus). Acest hotel se află în imediata apropiere a Centrului de afaceri unde urma să se desfășoare Conferința IFALPA (Hong Kong Convention and Exhibition Centre).

În timp ce subiectele discutate în cadrul Conferinței sunt tehnice și strict profesionale, această lume (Hong Kong) de la capătul Lumii, vizitele mele în zona locației noastre banchetul organizat cu această ocazie, croaziera efectuată în Marea Chinei de Sud, în jurul insulei Hong Kong și a peninsulei Kowloon, au creat momente și amintiri de neșters.





Imagini din Hong Kong luate la data vizitei noastre



Hong Kong este situat în partea de sud a Chinei, se invecineaza cu Marea Chinei de Sud și China (în partea dreaptă, imagine din timpul croazierei, alături de delegația piloților bulgari). Suprafața totală a țării este de 1104 km^2. Clima este tropical musonică.





Hong Kong, împreună cu doi piloți bulgari, în timpul croazierei organizată pe Marea Chinei de sud de către HK - ALPA

Vremea este rece și umedă iarna, cald și ploios din primăvară până în vară, cald și soare, toamna. Altitudinea minimă este Marea Chinei de Sud - 0 m; altitudinea maximă este Tai Mo Shan - 958 m.

O întâlnire la București



Ca urmare a prieteniei întemeiată pe baze profesionale cu ocazia diverselor întâlniri IFALPA, am lansat adesea invitația ca aceștia - prietenii și colaboratorii mei - să vină și să viziteze România, pentru a putea discuta la București, prin prisma experienței reciproce, ceea ce putem face pentru ca RO-ALPA și asociațiile partenere să obțină rezultatele sperate. Așa se face că am avut, printre alții, ca oaspeți pe președintele asociației piloților de linie din Ungaria (HUN-ALPA), cum și pe Georg Fongern din cadrul asociației piloților de linie din Germania (Vereinigung Cockpit e.V.).



În același timp, la rândul meu, am avut ocazia să-l vizitez pe Georg Fongern la el acasă (***Figura 199***), în Germania, cu care ocazie i-am cunoscut familia, în plus, am fost găzduit în propria lui locuință (imaginile de mai jos), și am avut un program de vizite la sediul asociației germane (Vereinigung Cockpit e.V.) și la aeroportul Frankfurt (sectorul operațiuni zbor al Companiei Lufthansa).

Alte preocupări

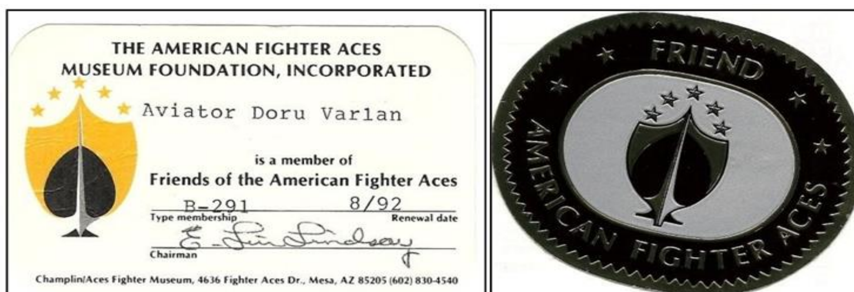
Așa cum povesteam mai sus, odată cu inițiativa editării revistei FLAPS-UP, eram preocupat să strângem cât mai multe informații și să realizăm cât mai multe contacte cu organizații aeronautice. Așa că, la un moment dat mi-a ieșit în cale un nume de as al aviației navale americane - Alex Vraciu.



Alex Vraciu, asul din Pacific

Suna extrem de românește. Am pornit o serie de investigații și, în timp, am aflat o lungă poveste, pe care am publicat-o (Aero Magazin No.6 / octombrie 2002) și care, sper, în curând va fi cuprinsă și-ntr-o altă viitoare carte. Totuși: Alex Vraciu este cetățean american. Nouă ne place să credem că este român! Alex Vraciu Jr. S-a născut în East Chicago, Indiana, pe 2 noiembrie 1918. Este fiul unor imigranți români. Tatăl, Alexandru Vraciu Sr., era din Poiana Sibiului. Citez dintr-o primă corespondență a mea (17 iunie 1991) cu Alex Vraciu:

“Regret, n-aș putea spune prea multe despre orașul de origine al tatălui meu, Poiana. Era printre dealuri, în Transilvania. Noi glumeam întotdeauna pe seama lui ca fiind descendent din Dracula. Unchiul meu, Dan, a decedat acum șapte sau opt ani; el ar fi putut fi de folos (în completarea biografiei lui Alex Vraciu – n.a.). Îmi amintesc că pe vechiul pașaport al tatălui meu scria “Austria” la rubrica “locul nașterii”… Nu, nu am mai vizitat acele locuri de când eram tânăr”. În acest context al comunicării cu Vraciu am ajuns eu membru al …Friends of the American Fighter Aces.


THE AMERICAN FIGHTER ACES
MUSEUM FOUNDATION, INCORPORATED

Aviator Doru Varlan

is a member of
Friends of the American Fighter Aces

B-291 — Type membership
8/92 — Renewal date
Chairman

Champlin/Aces Fighter Museum, 4636 Fighter Aces Dr., Mesa, AZ 85205 (602) 830-4540

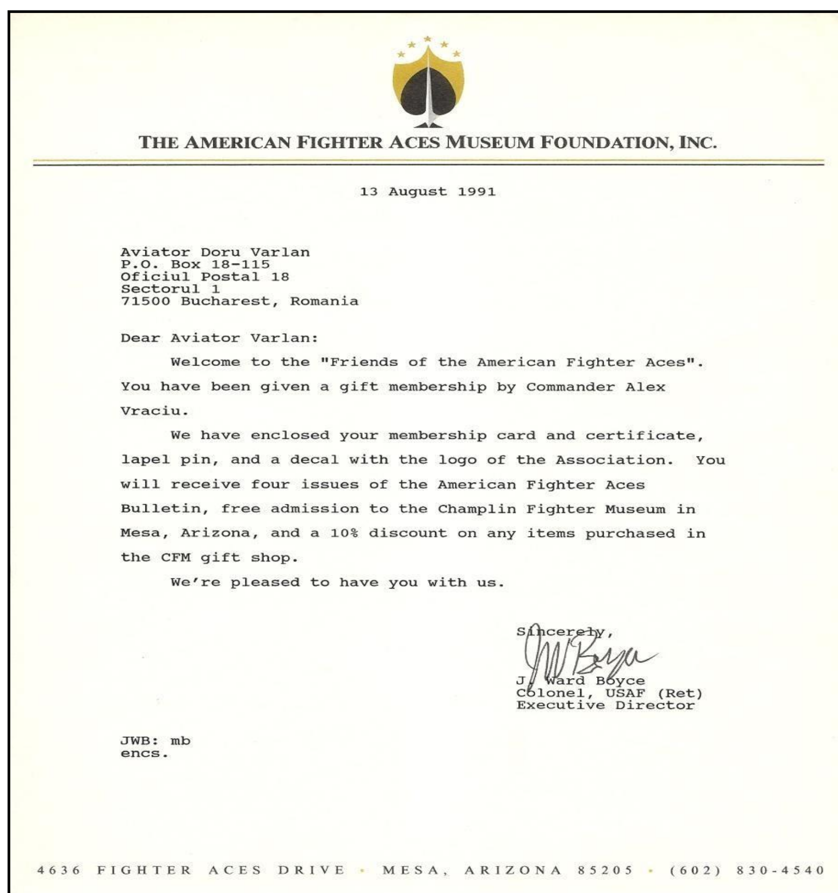

AMERICAN FIGHTER ACES
MUSEUM FOUNDATION, INC.

This is to certify

Aviator Doru Varlan

is a member of
Friends of the American Fighter Aces

August 1991 — Date
Basic — Type Membership
Chairman


THE AMERICAN FIGHTER ACES MUSEUM FOUNDATION, INC.

13 August 1991

Aviator Doru Varlan
P.O. Box 18-115
Oficiul Postal 18
Sectorul 1
71500 Bucharest, Romania

Dear Aviator Varlan:

Welcome to the "Friends of the American Fighter Aces". You have been given a gift membership by Commander Alex Vraciu.

We have enclosed your membership card and certificate, lapel pin, and a decal with the logo of the Association. You will receive four issues of the American Fighter Aces Bulletin, free admission to the Champlin Fighter Museum in Mesa, Arizona, and a 10% discount on any items purchased in the CFM gift shop.

We're pleased to have you with us.

Sincerely,

J. Ward Boyce
Colonel, USAF (Ret)
Executive Director

JWB: mb
encs.

4636 FIGHTER ACES DRIVE • MESA, ARIZONA 85205 • (602) 830-4540

Institutul Biografic American

În anul 1996 a fost nominalizat de către Institutul Biografic American pentru realizări deosebite în domeniul meu de activitate.



ABI American Biographical Institute, Inc.

Publisher of Biographical Reference Works since 1967
Member of the Publishers Association of the South
National Association of Independent Publishers

Main Office: 5126 Bur Oak Circle, PO Box 31226, Raleigh, North Carolina 27622 USA * Established 1967 * ISBN Prefix 934544
Library Distribution Center: 5436 Pine Top Circle, Raleigh, North Carolina 27612
Fax: 919-781-8712

August 16, 1996

Mr. Doru Varlan
Str Promoku 29
Bl 16G,Sc 3, Et 2, Ap 40
Bucharest 71507, OP 18 ROMANIA

Your Nomination for One of the Most Recognizable Awards of the Twentieth Century

Dear Mr. Varlan,

I am delighted to enclose your personal nomination for the prestigious ABI Gold Record of Achievement for 1996. The Institute's International Board of Research has commissioned an established artist to design the Gold Record to honor distinctive accomplishments and contributions to society. Very few can claim such an award.

Nominees for the Gold Record of Achievement are selected in various ways. The Institute's Research Board of Advisors (6,000 members living around the globe) are instrumental in recommending outstanding individuals whose accomplishments deserve important recognition like the Gold Record. Other nomination sources include businesses, universities, professional associations and the Institute's own extensive archives of international who's who publications. Congratulations on being brought to our attention.

Mr. Varlan, the enclosed brochure gives you more details about the Gold Record of Achievement. A reservation form makes it easy for you to indicate your acceptance of the award before its availability expires. The American artist will personalize only a restricted amount of Gold Records for a short period. I look forward to hearing from you and hope to recognize your efforts with this impressive and unrivaled honor.

Most sincerely,

J.M. Evans

J. M. Evans
Chief Executive Officer

ABI American Biographical Institute, Inc.

Publisher of Biographical Reference Works since 1967
Member of the Publishers Association of the South
National Association of Independent Publishers

Main Office: 5126 Bur Oak Circle, PO Box 31226, Raleigh, North Carolina 27622 USA * Established 1967 * ISBN Prefix 934544
Library Distribution Center: 5436 Pine Top Circle, Raleigh, North Carolina 27612
Fax: 919-781-8712

June 7, 1996

Mr. Doru Varlan
Str Promoku 29
Bl 16G,Sc 3, Et 2, Ap 40
Bucharest 71507, OP 18 ROMANIA

Dear Mr. Varlan:

Congratulations! Because of exemplary performance your name has been recommended recently to the Institute's Governing Board of Editors for biographical inclusion in the Sixth Edition of INTERNATIONAL DIRECTORY OF DISTINGUISHED LEADERSHIP by Miha Cache Adoulls-Cezar.

Focusing on true definitions to success of only a few selected men and women of this decade, the Sixth Edition of the INTERNATIONAL DIRECTORY OF DISTINGUISHED LEADERSHIP is scheduled for release in late 1996. Copies are reserved by worldwide libraries, professional groups, universities, publishers, researchers, and businesses that have collected ABI titles for twenty-eight years.

The enclosed brochure provides you with information about this prestigious international volume and the handsome Commemorative Awards made available to you for specifically recognizing your outstanding achievements. Although there is no entry fee or purchase prerequisite, a LIMITED number of copies of the Sixth Edition will be offered ONLY to biographees at PRE-PUBLICATION prices as noted on the enclosed leaflet.

Selection is based entirely upon merit, and I congratulate you on the fine example you are setting for your peers and society, Mr. Varlan. My best personal wished for all of your future endeavors. I look forward to hearing from you here at our headquarters.

Respectfully,

J.M. Evans

J. M. Evans
EDITORIAL DIRECTOR

P.S. I kindly ask that you reply by **July 24, 1996** to assist our Editors.

Tidal Wave[17]



Așa cum povesteam la începutul acestei cărți, unul dintre primele mele cadouri-jucărie primite pe vremea când aveam vreo trei ori patru ani a fost o machetă de avion. Mult mai târziu aveam să aflu că acea machetă din lemn era copia unui *bombardier B-24* [18]care, în sute de exemplare a survolat România, inclusiv localitatea mea natală, în timpul celui de al doilea război mondial. Ba mai mult, îmi amintesc că în curtea bunicului meu animalele se adăpau dintr-o teică făcută dintr-o jumătate de bombă, picată și neexplodată dintr-un B-24; în plus, în copilărie mi se povestea că din aeronavele lovite se aruncau cu parașutele membrii echipajelor, care erau capturați de către locuitori și jandarmi.

NOTICE

BUCHAREST, ROMANIA

Your Secretary received a letter from Capt. Doru Varlan Romanian Airline Pilots Asso. P. O. Box 18-115, 71500 Bucharest, Romania inviting any Members of our Association to Bucharest on August 1, 1993, to celebrate the 50th Anniversary of "Tidal Wade" - The Low Level Ploesti Raid. He is also interested in obtaining combat experiences from the POW's for use in their Association Publication.

Seeking members of the two 9th Air Force B-24 groups (376th and 98th), based in North Africa, and the B-24 groups from 8th Air Force (93d, 44th, and 389th) moved from their UK bases to Benghazi, Libya, for a Ploesti, Romania, mission on August 1, 1943. Interested in original books and publications or photocopies telling of USAAF's missions over Romania during World War II. **Contact:** Capt. Doru Varlan, P. O. Box 18-115, Oficiul Postal 18, Sectorul 1, 71500 Bucharest, Romania.

CAPTAIN DORU VARLANY
BUCHAREST ROMANIA

June 10, 1993

FAX NO. 401 679 5484

Dear Captain Varlany:

I am pleased to tell you I have been able to gather a small group (8 or so) of our most decorated Ploesti pilots to answer your invitation to come to Bucharest. We will depart New York, July 30 on Romanian Air Lines, arriving Bucharest July 31.

Would appreciate your obtaining reservations for 4 or 5 double rooms of type you suggested, July 31 through August 5. We depart Bucharest August 6. If deposit required I will send you American money to cover.

Your offer of use of the apartment is gratefully accepted, if available, by myself and Colonel Norman Appold.

I have written our Ambassador Davis that should he care to participate to contact you, and gave him your phone number. He also will be receiving a letter from our Congressman Pelosi.

Is there anything you and other members might desire from America,. such as cigarettes, liquor, etc.?

My FAX #: 415 665 9802, Attention: Clyde Moss, 2671 24th Ave., San Francisco, Phone: 564-2002.

We all look forward to meeting you and wish all to know we are well aware of the kindness and help extended to our fliers during WWII by Princess Caraja and the Romanian people.

Most sincerely,

Clyde Moss

DRU –
FOR YOUR INFORMATION
C.

2671 24th Avenue
San Francisco, CA 94116

June 10, 1993

The Honorable John R. Davis, Jr.
American Ambassador
Bucharest, Romania

My Dear Mr. Ambassador:

On August 1, 1943, from Bengazi, Tripoli, the 376th Heavy Bomb Group, the most highly decorated bomb group in World War II, led 177 B-24s on a low-level raid on the oil complex at Ploesti.

As a member of the 376th, I have been appointed to answer an invitation extended by the Romanian Airline Pilots Association to come to Bucharest for the 50th anniversary of this event on August 1, 1993. As you may not know, our loss of planes and men was heavy and has become a legend of aviation feats for all time.

Time and illness has disanimated our numbers, but a small group of us are coming and I can assure you these men are some of our most decorated people.

There is a small British cemetery by the highway about halfway to Ploesti from Bucharest which we have been told is in disrepair. I have told the Pilots Association president, Captain Doru Varlany, we would like to have some workmen mow the grass, etc. as we wish to have a memorial service there the morning of August 1, since we understand some of our comrades are buried there.

On August 3 we plan to go to Sinaia to the Palace Hotel for lunch, then make a stop in Timasora where our prisoners were interned. That evening we plan to be in Brasov for dinner and the beautiful entertainment at the Citadel, which I enjoyed so much when I was there in 1990.

August 2 would be held open for any civic functions the Pilots Association may wish to have. We will return home from Bucharest on August 4.

Should you care to participate in any way, please contact Captain Varlany - business phone: 4016 332172 or 4016 330030, ext. 287 Bucharest.

Sincerely,

Clyde G. Moss

Târziu peste ani am reușit să intru-n contact cu aviatori în vârstă supraviețuitori ai misiunilor de bombardament executate asupra României, unii dintre ei, foști prizonieri în România. Iar la aniversarea misiunii “Tidal Wave”, iată, mi-am propus să-i aduc pe unii dintre aceștia, din nou în locurile survolate de către ei în tinerețe.

Expert al Comisiei Europene – Directoratul General pentru Cercetare (CE – DGC)[19]





EUROPEAN COMMISSION
RESEARCH DIRECTORATE-GENERAL
Directorate H – Transport

Brussels, 08/02/2010

H3 D (2010) 508624

DORU VARLAN
Safety & Quality Assuarance
Expert
73 Iuliu Maniu Blv., Bloc 3,
Scara 4, Etajul 1, Apart. 184,
P.O.Box 18 - 115
77534 BUCHAREST
Romania

APPOINTMENT LETTER
CT-EX2002B001126-101

Subject: FP7-AAT-2010-RTD-1

Dear Mr. VARLAN

Thank you for agreeing to assist the European Commission (the *"Commission"*) as an independent expert, acting as evaluator, in the evaluation of research proposals in relation to the above mentioned call for proposals.

The description of your work as evaluator is specified in Annex I of this *appointment letter*.

Upon your signature this *appointment letter* will constitute an agreement between you and the European Union,represented by the *Commission*, to contribute to the evaluation of proposals submitted to the *Commission*.

The terms and conditions set out in the annexes to this *appointment letter* form an integral part of this *appointment letter*.

Done in two originals

For the *Commission*

Signature [1]: Andras SIEGLER

Brussels, .
09. II. 2010

La începutul anului 2010 am fost solicitat pentru a lucra ca expert pentru domeniul aeronautică în cadrul CE – DGC. În urma acceptului, după 8 februarie 2010, mai exact la 9 februarie 2010 am semnat Contractul cu Comisia Europeană.





În consecință, începând cu data de 6 martie 2010 am participat, la sediul Comisiei Europene de la Bruxelles, ca expert independent (aeronautică) la diverse activități de evaluare.

Aceste sesiuni de evaluare au loc periodic la sediul Comisiei Europene situat în Bruxelles, la Covent Garden Building 2, Place Rogier 16.

In luna septembrie, anul 2012, la un restaurant din Place Rogier 16 – B-1210 Bruxelles, împreună cu ing. Marcel Garcia (în dreapta imaginii), din Toulouse, Franța, și dr. Harald Kolrep-Rometsch (în centrul imaginii), din Berlin, Germania, ambii, de asemenea, experți independenți ai Comisiei Europene.



Pentru activitatea mea de evaluare în cadrul acestei instituții europene am primit, în repetate rânduri, aprecieri.



EUROPEAN COMMISSION
RESEARCH DIRECTORATE-GENERAL

Directorate H - Transport
The Head of Unit H3 - Aeronautics


Ref. ARES (2010) 394530 - 5/07/2010

DG RTD - H.3/LB/MJC/ne rtd.h.3.dir (2010) 423689

Mr Doru VARLAN

77534 BUCHAREST
ROMANIA

Dear **Mr VARLAN,**

In March 2010 nearly 200 research proposals in the field of Aeronautics and Air Transport have been evaluated. This included the evaluation of proposals to the main Call as well as to the Russia and China Coordinated Calls, all closed on 14 January 2010. The results have been the basis for the Commission's selection of projects to be funded after consultation with the Transport Programme Committee, which consists of representatives from EU Member States and Associated Countries.

Now, over 40 proposals are in contract negotiation and we expect the first projects to start in the very near future. This would not have been possible without the invaluable contribution which you and your fellow evaluators made to the process and I wish to thank you most sincerely for that.

The evaluation was not an easy task, with a substantial over-subscription and difficult choices to be made according to the rules in place. Nevertheless, thanks to the diligence and expertise of the evaluators, an outcome was achieved which was objective, accurate and well perceived.

In conclusion, I would just like to re-iterate my thanks, and that of my team, to you and, notwithstanding the requirement for us to have a turnover of evaluators in the interest of fairness, express my hope that we may be able to work with you again at some point in the future.

Yours sincerely,

Liam BRESLIN

Encl.: FP7 Synopses book.

Links: http://ec.europa.eu/research/transport/index_en.cfm
http://www.cleansky.eu

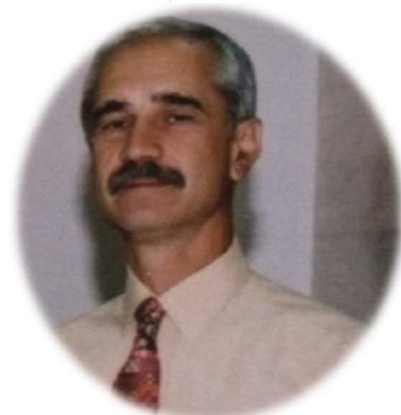
Commission européenne, B-1049 Bruxelles / Europese Commissie, B-1049 Brussel - Belgium. Telephone: (32-2) 299 11 11.
Office: CDMA 4/162. Telephone: direct line (32-2) 296 06 09. Fax: (32-2) 296 67 57.

E-mail: Hans-Josef.Von-Den-Driesch@ec.europa.eu

Asociația Aerospațială Română

"Dacă vrei să construiești o corabie, atunci nu aduna oamenii, pentru a căra cheresteau, pentru a-și pregăti uneltele, pentru a le da sarcini, ci învață-i pe oameni ce înseamnă dorul de marea nesfârșită" (Antoine de Saint Exupery)[20]

În înțelesul spuselor lui Antoine de Saint Exupery a fost creată *Asociația Aerospațială Română (A.A.R.)*[21], organizație înregistrată la data de 24 iulie 2002. Inițiatorii A.A.R. sunt: Doru Vârlan, Tinel Constantinescu și Mircea Buruiană.



Tinel Constantinescu

Născut în anul 1952 (la 17 aprilie), crescut într-un mediu de oraș provincial, Tinel Constantinescu a absolvit ca inginer Universitatea Tehnică „Gh. Asachi” din Iași. Anterior fusese elev la Colegiul Național "Costache Negruzzi" din Iași. Tinel Constantinescu a fost întotdeauna interesat de știința aerospațială, inginerie în cel mai larg sens al cuvântului și fenomenele cu manifestare paranormală... El este un prieten adevărat atunci când ești realmente la necaz și, eventual, ai nevoie de o mână de ajutor, un spirit antreprenorial scrupulos, cu o mare aplecare către detaliu și, în plus, este un spirit permanent tânăr.



Mircea Buruiană
(decedat în anul 2015)

Pe de altă parte, Profesorul Doctor Enginer Mircea Buruiană este un coechipier adevărat cu o foarte puternică și documentată experiență managerială. Capabil să conducă, să dezvolte și să motiveze grupul de lucru (team), poate foarte ușor realiza obiectivele propuse. Mircea Buruiană este un excelent analist și abil mânuitor al tehnicilor de rezolvare a problemelor tehnice și este dedicat în mod constant menținerii unor standarde calitative înalte. Este un lider inovator și puternic motivat și, respectiv, posedă abilități interpersonale excepționale. Și-a petrecut întreaga sa viață în industria aeronautică și în departamentele operaționale de zbor, iubește marile provocări și-i place să descopere soluțiile necesare implementării procedurilor și adoră să-și conducă colaboratorii spre o mai mare performanță. Și-a descoperit în timp bucuria oferită de elementele strategice ale *coaching*[22]-ului, instruirii și motivării oamenilor cu scopul atingerii țintei corporative, dezvoltării performanțelor calitative și atingerii țintelor care aduc profit. Este un tip organizat care și-a descoperit în timp abilitățile vizionare și, de asemenea, că rezolvarea sarcinilor complexe este crucială în realizarea unui management operațional de succes. Este profesor la Facultatea de inginerie aerospațială din cadrul Universității politehnice București și la Școala superioară de aviație civilă.

NOTE EXPLICATIVE

[1] *O **bibliotecă** este o colecție privată de cărți și alte medii, deținută și administrată de o instituție. Termenul provine din combinația termenilor grecești biblos (carte) și theke (cufăr). Tot „biblioteci" se numesc și clădirile (sau părțile de clădiri) care adăpostesc astfel de colecții. Primele biblioteci cunoscute în istoria civilizației au apărut prin anii 2000 î.Hr. Printre marile biblioteci ale lumii se numără: Biblioteca Congresului din Washington, Biblioteca Națională a Marii Britanii din Londra, Biblioteca Națională din Paris, Bibioteca „Lenin" din Moscova, Biblioteca Germană din Leipzig, Biblioteca Academiei Române din București.*

[2] ***Biblioteca Națională a României** (în trecut **Biblioteca Centrală de Stat**) este cea mai mare bibliotecă din România, aflată în București. Din 23 aprilie, sediul nou al bibliotecii este pe Bulevardul Unirii nr. 22. În trecut, biblioteca și-a avut sediul în centrul vechi al Bucureștiului, în Palatul Bursei, aproape de Piața Universității. De-a lungul timpului biblioteca a purtat diferite denumiri, în funcție de regimul politic și de puterile care s-au succedat pe parcursul celor peste 100 de ani de existență. Fondul bibliotecii este de aproximativ 13.000.000 de unități bibliografice cu caracter enciclopedic. Ele sunt organizate în Fonduri curente (publicații românești și străine - cărți, ziare și reviste) și fondurile colecțiilor speciale (bibliofilie, manuscrise, arhiva istorică, periodice românești vechi, stampe, fotografii, cartografie, audio-vizual). Conform istoricilor și cercetătorilor, Biblioteca Națională a României își are originea în Biblioteca Colegiului Sfântu Sava din București, una din cele mai vechi și reprezentative biblioteci din România. Biblioteca Colegiului Sf. Sava a fost dată în folosință în anul 1838, în acea perioadă fondul biliotecii fiind de circa 1000 de volume. După Unirea din 1859, în același an, biblioteca primește statutul de bibliotecă națională. Biblioteca colegiului este denumită Biblioteca Naționalăși ulterior Biblioteca Centrală. În anul 1864 prin legea Reglementărilor publice este numită Biblioteca Centrală a Statului, denumire și statut păstrate până în anul 1901. După aceast an, până în 1955, biblioteca a fost desființată, colecțiile sale fiind transferate laBiblioteca Academiei Române, aceasta primind statutul de bibliotecă națională. În anul 1955 fondul de carte revine noii biblioteci înființate, Biblioteca Centrală de Stat, principala bibliotecă publică din România.*

[3] ***Biblioteca Academiei Române** este o bibliotecă din București, sector 1, înființată la data de 6 august 1867, care funcționează sub egida Academiei Române. Scopul declarat al bibliotecii este cel de a colecta și conserva în colectiile sale fondul național de manuscrise și tipărituri, ilustrând istoria și cultura românească, precum și istoria și civilizația universală.*

[4] ***Biblioteca Militară Națională** este o instituție a Armatei române, care a fost înființată din Poruncă Domnească și cu înalta Aprobare a Domnitorului Alexandru Ioan Cuza, sub titulatura Biblioteca Ministerului de Război. În prezent, funcționează în clădirea Palatului Cercului Militar Național. Prima bibliotecă militară românească datează din anul 1845, în Moldova, înființată prin Porunca de zi nr. 122/1845 a Miliției Moldovei). Un document semnat de prințul Dimitrie Sturdza la Iași, în 10 noiembrie 1846, stabilea un "Regulament al bibliotecii militare". În Muntenia, la începutul anului 1852, cu prilejul înființării "școlii militare de ofițeri din București", coloneii E. Florescu și D. Costaforu donează primele cărți pentru biblioteca acestei școli. Înființarea propriu-zisă s-a făcut prin Ordinul de zi pe întreaga Oștire nr. 93, din data de 25 mai 1860, emis de ministrul de război, la acea dată colonelul, mai târziu generalul Ioan Emanoil Florescu. De la înființare, biblioteca a acumulat un valoros fond de carte și colecții de periodice provenite din finanțări ale Ministerului Apărării Naționale, donații ale cadrelor militare și ale unor personalități ale științei și culturii românești; din schimburi internaționale și interbibliotecare.Structura și funcționalitatea instituției se datorează, în mare măsură, marelui cărturar, membru corespondent al Academiei Române, Nicolae Densusianu, care a condus biblioteca în perioada 1884-1911.Cataloagele bibliotecii, tipărite în anii 1867,1877 și 1898, incud lucrări de patrimoniu, precum cronica polonă a lui Martin Cromer, tipărită la Basel, în 1555, câteva volume ale colecției istorice Theatrum europaeum scoase la Frankfurt am Main, între anii 1662 și 1717, Analele cronicarului bizantin Ioan Zonaras, într-o ediție venețiană din 1729, cele 19 tomuri de opere postume ale regelui Prusiei, Frederic al II-lea, apărute la 1789 la Amsterdam ș.a., precum și primele regulamente militare românești tipărite, unele în tipografia lui Ion Heliade-Rădulescu, altele în cea a Colegiului Sf. Sava, un Regulament Organic, având aplicată ștampila primei biblioteci militare românești, cea înființată la Iași, în 1845, de Dimitrie Sturdza.Biblioteca a suferit și o serie de pierderi de carte, prima dată în timpul refugiului spre nordul Moldovei din Primul Război Mondial, când s-au distrus cărți și colecții de o inestimabilă valoare.Apoi, după al Doilea Război Mondial, prin aplicarea art. 16 din Convenția de Armistițiu din 12 septembrie 1944,*

reprezentantul Aliaților - un consilier sovietic - a condus personal operațiunea care a avut drept consecință devastarea fondurilor de carte ale bibliotecii. Sub presiunea Comisiei Aliate, Ministerul Propagandei a tipărit 21 de volume, care conțineau lucrările ce trebuiau interzise; în consecință, biblioteca a fost silită să aplice măsurile draconice stabilite, sub acoperirea Comisiei Aliate de Control, de Armata sovietică de ocupație, de înlăturare brutală și nefirească din fondurile sale de publicații a așa-zisei literaturi fasciste și anti-sovietice, etichetă sub care erau avute în vedere, de fapt, majoritatea cărților și publicațiilor periodice apărute în vechiul regim. În aceeași idee, un ordin din 1956 al Ministrului Forțelor Armate, generalul Leontin Sălăjan, prevedea „scoaterea din uz și distrugerea prin ardere a întregii literaturi militare tipărite înainte de 1947, cu excepția celei de înzestrare artileristică". Actuala Biblioteca Militară Națională continuă fosta Bibliotecă Centrală a Ministerului Apărării Naționale care, din 1954, reunește fondurile care s-au aflat la Marele Stat Major, Direcția Superioară Politică a Armatei, Casa Oștirii și Casa Centrală a Armatei, fiind găzduită în clădirea Cercului Militar Național din București, care avea bibliotecă din 1878.Fondul bibliotecii conține peste 200 000 de volume, care constau din enciclopedii naționale și internaționale, enciclopedii militare apărute în diferite țări, lucrări de istorie, artă și știință militară, tehnică civilă și militară, lucrări din toate domeniile cunoașterii și creației umane, inclusiv literatură și artă.

[5] ***Asociaţia Română pentru Propaganda şi Istoria Aeronauticii** este un vector de promovare a valorilor şi tradiţiilor Aviaţiei Române, este un susţinător al imaginii şi contribuţiei românilor la dezvoltarea aeronauticii naţionale şi europene, un promotor al culturii aeronautice. În scopul şi obiectivele ARPIA sunt prevăzute, printre altele, preocupări privind orientarea profesională aviatică a tinerilor şi susţinerea ocupaţiilor conexe în proiectare, construcţie, testare, zbor, supraveghere şi siguranţă aeriană, în logistică şi asigurare aeroportuară. ARPIA urmăreşte, realizarea în societate a unei stări de spririt, atitudini şi mentalităţi favorabile aviaţiei, construcţiilor aeronautice naţionale, a aeroporturilor şi aerodromurilor, a învăţământului de aviaţie şi istoriei acesteia. ARPIA reuneşte în rândurile sale, tineri şi vârstnici care sunt legaţi de activităţile aeronautice şi cosmonautice/astronautice prin pasiune, tradiţie şi atracţie profesională . ARPIA promovează istoria şi interesele aeronautice ale României în Europa şi în lume.*

[6] ***Brighton** este un oraș pe coasta de sud a Regatului unit, situat în comitatul Essex, regiunea South East, Anglia. Orașul se află într-o conurbație împreună cu orașul Hove situat la est de acesta și cu numeroase alte sate situate de-a lungul coastei. Din punct de vedere administrativ, întreaga conurbație formează din 1997 o singură entitate Brighton & Hove, o autoritate unitară cu statut de oraș. Brighton este cea mai celebră stațiune turistică britanică de pe coastă, atrăgând anual peste 8 milioane de turiști. Brighton este unul din orașele și stațiunile balneare cele mai celebre din Anglia. A devenit la modă în principal datorită lui Albert Abdullah David Sassoon, în anii 1870. Dintre clădirile celebre ale orașului, se poate aminti Brighton Pavilion, cu un aspect indian, dar care adăpostește un interior de inspirație chinezească, și marele său dig, cu parcul de distracții. West Pier, un alt dig, creat în 1866, a fost interzis publicului în 1975, apoi distrus în 2003 din cauza a două incendii, a căror cauză rămâne necunoscută.Localitatea Brighthelmston a devenit o stațiune termală importantă în secolul al XVIII-lea și a reprezentat o destinație celebră pentru turiști imediat după apariția căii ferate în 1841. Brighton a cunoscut apoi o creștere demografică rapidă, atingând recordul în 1961 când populația sa depășea 160 000 de locuitori. Orașul modern Brighton reprezintă actual centrul unei conurbații importante, care se întinde de-a lungul coastei între Littlehampton și Seaford, cu o populație de aproximativ 550 000 de locuitori.Brighton este în prezent o cunoscută destinație turistică, având numeroase hoteluri, restaurante și echipamente de agrement, și care face un profit important datorită organizării de congrese de afaceri în acest ținut. „Brighton and Hove" este totodată un centru de educație important, prin cele două universități și sectorul lingvistic foarte bine reprezentat (peste 40 de școli de engleză).Brighton este dotat cu un aeroport).Portul vecin din Newhaven propune legături directe zilnice, cu feribotul, cu Dieppe și Le Havre (Franța).*

[7] ***Aeroportul Heathrow** este Aeroportul cel mai important din Londra şi, de asemenea, deţine titlul ca cel mai mare aeroport din Marea Britanie şi Europa, cel mai aglomerat aeroport pentru traficul de pasageri. Heathrow este situat la 15 km vest de centrul Londrei şi este accesibil printr-o scurtă călătorie pe drumul A4. Alternativ, există curse regulate de autobuz şi metrou, servicii care fac conexiunea cu toate terminalele celorlalte aeroporturi londoneze. Heathrow a fost construit în 1953; anterior a servit ca aerodrom în ambele războaie mondiale, aerodromul a fost folosit pentru zboruri civile din anul 1946, dar clădirea terminalului nu s-a construit până în 1953.*

[8] ***Insula Alcatraz*** *este situată în centrul "Golfului* ***San Francisco"*** ***California*** *din* ***SUA****. Inițial, aici a fost construită o fortăreață, "Fort Alcatraz", iar ulterior acest fort a devenit închisoarea vestită "Alcatraz", închisă în* ***1963****, azi atracție turistică. Insula este alcătuită din* ***gresie****, având lungimea de 500 m, o înălțime de 41 m, cu o suprafață de 85.000 m² . Pe această suprafață erau clădite închisoarea și cel mai vechi far de pe coasta de vest americană.*

[9] ***Dubai*** *este unul din cele șapte emirate ale Emiratelor Arabe Unite (EAU) și totodată cel mai populat stat component. Este situat pe malul sudic al Golfului Persic, în Peninsula Arabică, aflându-se pe locul secund în ceea ce privește teritoriul (după Abu Dhabi). Dubai și Abu Dhabi sunt singurele entități federative cu drept de veto în cazul chestiunilor critice de importanță națională din cadrul legislaturiinaționale. Dubaiul are un climat subtropical. Capitala emiratului Dubai este orașul Dubai (în engleză: Dubai City).*

[10] ***Johannesburg*** *este cel mai mare oraș din Africa de Sud, cu o populație de 3.225.812 de locuitori în 2001, și capitala provinciei Gauteng. Orașul este poreclit de localnici „Jo'burg", „Jozi" sau „eGoli". Deși Johannesburg nu este capitala Africii de Sud, este sediul Curții Constituționale, cea mai înaltă curte din republică. Este printre cele mai noi orașe principale ale lumii, și printre singurele orașe majore din lume care nu sunt situate la coastă sau pe malurile unui râu principal.Cu o populație de aproape 8 milioane de persoane în zona metropolitană, Johannesburg este între primele 40 mari zone metropolitane din lume. Johannesburg este înfrățit cu Birmingham, Regatul Unit și New York, SUA.*

[11] ***Pretoria*** *este una din cele trei capitale ale Africii de Sud. Pretoria este capitala administrativă. Celelalte două capitale sunt Cape Town, capitala legislativă, și Bloemfontein, capitala judiciară. Pretoria a fost fondată în anul 1855 de către Marthinus Wessel Pretorius. Pretoria este situată la aproximativ 50 de km nord de Johannesburg, în nord-estul Africii de Sud, la o altitudine de circa 1350 de metri, într-o vale fertilă înconjurată de culmile munților Magaliesberg. Climatul este subtropical-umed, cu veri lungi și fierbinți, ierni scurte și răcoroase. Temperatura medie anuală este de 18,7 °C, destul de ridicată pentru altitudinea la care se află. În perioada post-apartheid, după înființarea unor noi structuri municipale în Africa de Sud (în anul 2000), a fost adoptată denumirea de Tshwane pentru zona metropolitană care cuprinde Pretoria și orașele din jur. Fiind capitala adminisrativă a Republicii Africa de Sud, Pretoria este sediul Guvernului, a principalelor ministere și agenții guvernamentale. Deoarece este capitala de facto a țării, Pretoria găzduiește și misiunile diplomatice străine. Este un important centru comercial și industrial. Principalele ramuri industriale sunt: siderurgia, metalurgia neferoasă (turnătorii de cupru), industria constructoare de mașini (automobile, material rulant, utilaj greu). Pretoria este un prestigios centru academic: Universitatea din Pretoria, Institutul Tehnologic Tshwane, Universitatea Africii de Sud (axată pe învățământ la distanță). Orașul este deservit de 2 aeroporturi: Wonderboom și OR Tambo International, aeroportul cu cel mai mare tranzit de pasageri din Africa, și care poartă numele fostului lider al Congresului Național African, Oliver Tambo. Cel mai important stadion este Loftus Versfeld, care va găzdui și meciuri de la Campionatul Mondial de Fotbal 2010. Principalele atracții turistice sunt: Grădina Zoologică, Grădina Botanică, rezervația ornitologică Austin Roberts, iar dintre muzee și monumente Forturile Pretoriei (complexul de fortificații construit de guvernul sud-african înainte de izbucnirea celui de-al doilea război anglo-bur), Kruger House (a fost locuința fostului lider bur și președinte al Republicii Africa de Sud, Paul Kruger), Melrose House (un conac în stil victorian unde a fost semnat tratatul de pace care a pus capăt celui de-al doilea război anglo-bur), Monumentul Voortrekker, Parcul Libertății (cuprinde un memorial cu numele celor uciși în timpul războaielor bure, cele două războaie mondiale și în timpul regimului de apartheid, Muzeul Provinciei Transvaal, African Window (Muzeul de Istorie Culturală Națională al Africii de Sud.)*

[12] ***Sun City*** *este un complex de lux destinat odihnei, distracțiilor, situat în Provincia North West, Africa de Sud. El este înconjurat în parte de o regiune muntoasă și de o regiune de savană cu tufișuri spinoase. În imediata apropiere se află Parcul Național Pilanesberg (55.000 ha.) care este o regiune cu o floră și faună bogată, vizitată de turiști, regiunea fiind scutită de malarie. Sun City se află la circa 150 km nord-vest de Johannesburg și Pretoria. El are grădini botanice, parcuri cu animale, 2 terenuri de golf renumite, cazinouri, hoteluri selecte, 41 de baruri și restaurante, care oferă băuturi și mâncăruri alese.*

[13] *Construit într-un stil art nouveau superb și inaugurat în anul 1918, hotelul impozant Gellért este amplasat în aceeaşi clădire cu renumitul centru spa Gellért. Danubius Hotel Gellért se află pe malul Dunării, la poalele*

dealului Gellért, la 10 minute de mers pe jos de centrul oraşului, de zonele de afaceri şi de cea mai apropiată staţie de metrou. Restaurantul Duna, situat la nivelul galeriei, oferă nu doar vedere superbă la Dunăre, oraş şi Podul Libertăţii, ci şi mâncăruri gourmet renumite. Braseria Sörözõ, restaurantul neprotocolar de la Gellért, este locul ideal pentru cei care doresc să savureze preparate de primă clasă din bucătăria maghiară şi internaţională într-o atmosferă relaxată. Cafeneaua Hotelului Gellért îi va încânta pe amatorii de dulciuri de casă şi de ceai sau cafea, toate proaspete şi aromate. Oaspeţii pot beneficia de aproape toate serviciile unui centru spa medical, printre care terapie pentru tratarea reumatismului, o unitate de fizioterapie completă (spital de zi) şi facilităţi de inhalaţii.

[14] ***Clădirea Operei**, deschisă în anul 1884 în prezența regelui Franz Joseph, a fost proiectată și construită de către Miklós Ybl în stil neo-renascentist de-a lungul faimosului bulevard Andrássy; fațada este decorată cu statui ale unor compozitori renumiți și zeițe grecești, statuile lui Erkel and Liszt decorează nișele intrării principale, iar decorațiunile interioare reflectă multă eleganță și pompă, scările sunt pavate cu marmură, pereții sunt acoperiți cu fresce ale unor iluștri pictori maghiari. Construcția acestei clădiri a durat nouă ani, dar când a fost gata finisată aceasta era cea mai modernă din Europa.*

[15] ***Dealul Gellért** și-a luat numele de la un călugăr misionar - St. Gellért – care a venit aici pe la anul 1000, la invitația regelui St. Stephen I, pentru a-i creștina pe unguri. Câțiva păgâni, care nu doreau convertirea, l-au capturat pe St. Gellért și i-au dat drumul la vale-ntr-un butoi... Fortăreața Citadelei a fost construită de către habsburgi în anul 1851 pentru a demonstra celor care se mai îndoiau că aceștia au controlul asupra ungurilor. Vârful dealului Gellért este un punct strategic de unde aveau o vedere perfectă asupra Pestei și Budei. Deși fortăreața era echipată cu 60 de tunuri, aceasta era mai degrabă o sperietoare și nu un pericol real.*

[16] ***Hong Kong** - astăzi este o regiune administrativă specială a Republicii Populare Chineze. În 1842 Marea Britanie a obținut de la împăratul Chinei controlul unei insule pe nume Honk Kong, în scopul de a construi un port pentru navele lor de comerț. În 1898 Marea Britanie a încheiat un tratat cu China prin care li s-a acordat concesionarea pe 99 de ani a insulei și a câtorva zone din împrejurul ei. De-a lungul anilor, poziția geografică și legăturile comerciale au transformat Honk Kong-ul într-o mare metropolă. Orașul a devenit unul dintre cele mai mari porturi din lume, centru comercial și financiar de prim rang în lume, având o populație de 7 milioane de locuitori. În 1997 teritoriul a fost retrocedat guvernului de la Beijing.*

[17]***Operațiunea Tidal Wave** a fost un bombardament aerian al Statelor Unite asupra rafinăriilor germane de la Ploiești, România, la 1 august 1943. În misiune au zburat 177 bombardiere grele B-24 Liberator pornind de la Benghazi, Libia, care au atacat rafinăriile de la altitudine joasă cu pierderea a 53 de avioane, 44 în fața anti-aerienei române și germane, 440 de soldați americani au fost uciși în lupta, iar 220 au fost capturati. Rezultatul bombardamentului a fost "nici o reducere a producției de petrol înregistrata", deci, misiunea a eșuat. Cinci piloți au primit Medalia de Onoare, trei postum, cele mai multe medalii decernate vreodată pentru o singură misiune de către Forțele Aeriene Americane. Această misiune a fost una dintre cele mai costisitoare pentru aviația Statelor Unite ale Americi, fiind cea mai mare pierdere înregistrată vreodată de aviația Statelor Unite ale Americi într-o singura misiune, mai târziu, la aceasta zi referindu-se ca "Sâmbăta Neagra".*

[18] ***Consolidated B-24 Liberator*** *a fost un bombardier greu american construit de Consolidated Aircraft. A fost produs în număr mai mare decât orice alt avion american din cel de al Doilea Război Mondial și deține încă recordul de cele mai multe exemplare produse pentru armata SUA. A fost folosit de multe dintre națiunile aliate și de fiecare ramură a armatei americane, obținând un palmares de război deosebit pe fronturile din Europa, Pacific sau Mediterana.Des comparat mult mai renumitul B-17 Flying Fortress, B-24 Liberator a beneficiat de o tehnologie mai modernă, astfel având o viteză și rază de acțiune mai mare decât B-17, dar aceeași capacitate de transport și apărare. Totuși, echipajele au manifestat întotdeauna o simpatie mai mare pentru construcția solidă a Fortăreței Zburătoare. B-24 Liberator era celebru pentru ușurința cu care lua foc. Plasarea rezervoarelor în partea de sus a fuzelajului și materialele ușoare folosite la construcția sa pentru a maximiza raza de acțiune și a face mai ușoară asamblarea avionului, au făcut ca acesta să fie vulnerabil la focul artileriei antiaeriene. B-24 era mai dificil de pilotat decât B-17, din cauza suprafețelor mari de control și a aerodinamicii slabe. Cu toate acestea, aparatul a îndeplinit o mulțime de roluri datorită razei mari de acțiune și a capacității mari de transport. Forțele Aeriene Române au reconstruit cel puțin trei bombardiere B-24D și un model B-24J din avioanele prăbușite în urma raidurilor aeriene de la Ploiești. Primul avion a fost capturat aproape intact în anul 1943, în urma operațiunii Tidal Wave. Au existat planuri pentru înființarea unei escadrile de avioane B-24 prin repararea unor aparate prăbușite, însă proiectul a fost abandonat după 23 august 1944.*

[19] *Misiunea* ***Directorate-General for Research and Innovation*** *este de a dezvolta și implementa politica de inovare europeană de cercetare în vederea atingerii obiectivelor Strategiei Europa 2020 ale Uniunii Europene. Ca atare, DG contribuie la a face din Europa un loc mai bun pentru a trăi și a munci, îmbunătățind crearea de competitivitate, creșterea economică și locuri de muncă în Europa, în același timp cu abordarea principalelor provocări societale actuale și viitoare. Pentru a face acest lucru, Direcția Generală Cercetare și Inovare sprijină cercetarea și inovarea prin intermediul programelor-cadru europene, coordonează și sprijină programele de cercetare și inovare la nivel național și regional, contribuie la crearea Spațiului European de Cercetare prin dezvoltarea condițiilor necesare cercetătorilor și a cunoștințelor, ca acestea să circule liber, și sprijină organizațiile și cercetătorii europeni în cooperarea la nivel internațional.*

[20] ***Antoine-Marie Roger, viconte de Saint-Exupéry*** *a fost romancier, eseist și reporter francez,* ***aviator*** *căzut pe frontul antifascist. S-a făcut cunoscut unui cerc larg de cititori în special datorită povestirii „Le Petit Prince" („Micul Prinț", 1943), una din cele mai răspândite cărți din lume, tradusă în circa 110 limbi. Antoine de Saint-Exupéry s-a născut la 29 iunie 1900 în Lyon. În 1910 intră în colegiul din Mans și își continuă studiile la Fribourg (Elveția) . În 1921 intră în aviația franceză și, în 1926, devine pilot de linie al unei companii particulare. La începutul celui de al doilea război mondial se înrolează în aviația militară franceză și, după armistițiul din 1940, părăsește Franța și se stabilește la New York. În toamna anului 1942, odată cu debarcarea trupelor aliate în Africa de nord, Saint-Exupéry părăsește America și își reia activitatea de pilot de război.După o perioadă de instructaj în Statele Unite ale Americii, participă, începând din 1943, la mai multe misiuni în Africa, Sardinia și Corsica. În timpul unui zbor de recunoaștere deasupra Mării Mediterane la 31 iulie 1944, avionul său este doborît și Antoine de Saint-Exupéry este considerat de atunci dispărut.În 1998 s-a găsit în Marea Mediterană o brățară cu gravura numelui său și bucăți din avionul Lightning P38, cu care decolase din Corsica. În octombrie 2003, din largul mării în fața Marsiliei au fost scoase la suprafață fragmente ale avionului, care au putut să fie identificate fără îndoială ca aparținând avionului cu care zburase Saint-Exupéry.Primele sale romane, „Courier Sud" („Curierul de Sud", 1929) și „Vol de nuit" („Zbor de noapte", distins în 1931 cu Premiul Femina), tematizează experiența sa de aviator și se remarcă prin descrierea unor situații periculoase (risc de prăbușire, singurătatea la mare înălțime etc.). Operele ulterioare, „Terre des Hommes" („Pământul oamenilor", premiat în 1939 de Academia Franceză cu Marele Premiu al Romanului) și „Pilote de guerre" („Pilot de război", 1942) redau filosofia de viață împregnată de umanism a lui Antoine de Saint-Exupéry.Povestirea modernă „Le Petit Prince" („Micul prinț", 1943), având deviza: „Numai cu inima poți vedea bine, lucrurile esențiale rămân ascunse ochilor", s-a bucurat în epoca de după război de o mare popularitate. Micul locuitor al unei planete minuscule pornește într-o lungă călătorie prin lume ca să caute adevăratul sens al vieții. În cursul peregrinărilor sale ajunge să-și dea seama că pentru a fi fericit „ajunge să te gândești că undeva, printre milioane de stele, există ființa iubită" iar ceea ce conferă un sens existenței sunt relațiile dintre oameni, care implică și responsabilitatea fiecăruia pentru soarta celorlalți.Notițele sale făcute cu ocazia misiunilor de luptă în timpul războiului au fost reunite și publicate postum cu titlul „La Citadelle" („Citadela", 1948).Alte opere ale lui Antoine de Saint-Exupéry sunt: „Lettre à un otage" („Scrisori către un ostatec", 1943), „Un sens à la vie" („Să dai un sens vieții", postum 1956). Toți biografii săi arată că aviatorul și scriitorul era pasionat și de știință. Aprofunda teoria cuantică, principiile entropiei. Citea filosofie, cu sentimentul că este învecinată cu știința.*

[21] ***Asociația Aerospațială Română*** *are printre obiectivele sale următoarele:*

- *Pentru a fi o voce puternică în domeniul aeronautic*
- *Pentru a promova știința aeronautică și pentru a menține un standard ridicat de informații și eficiență profesională în rândul entuziaștilor din domeniu*
- *Pentru a iniția și menține o cooperare strânsă cu autoritățile și instituțiile preocupate de instruirea în domeniul aeronautic*
- *Pentru a sponsoriza și susține elaborarea legislația și regulamentele care să sporească și să protejeze siguranța navigației aeriene*
- *Pentru a sprijini o politică corectă față de pasageri și alți beneficiari ai serviciilor aeronautice*
- *Pentru a putea aborda micile ori marile companii din domeniul aeronautic*
- *Pentru a optimiza resursele și eforturile*
- *Pentru a servi ca inițiator în dezvoltarea instruirii din domeniul aerospațial*
- *Pentru a servi ca initiator și purtător de cuvânt în relație cu diferite administrații aeronautice*
- *Pentru a realiza o implementare mai mare a companiilor aeriene în instruirea propriului personal*
- *Pentru a extinde acceptarea studenților cu capacitate în domeniu*
- *Pentru a obține realizarea de cursuri de instruire în cadrul facilităților companiilor aeriene*
- *Pentru a extinde instruirea continua a personalului de instruire din domeniul aeronautic*

[22] ***Federația Internațională de Coaching*** *(ICF) definește coaching-ul drept un "parteneriat care accelerează ritmul de învățare al clientului, performanța și progresul acestuia pe plan personal și profesional". O altă definiție, care accentuează caracterul transformator al coaching-ului, este aceea a European Coaching Institute (ECI) – un proces care "îl ajută pe client să renunțe la ceea ce este acum pentru a deveni ceea ce își dorește să devină". Astfel, coaching-ul înseamnă trans-formare – un proces de învățare prin re-definire. Coachingul este o călătorie către sine și totodată o trecere. Drumul se parcurge împreună, iar ghidul este… clientul. Este uneori un drum dificil, în care tentația revenirii (regresiei) în starea de confort se împletește cu entuziasmul explorării de noi teritorii. Coachingul este dialog, o comunicare profundă și specială, susținută de către coach prin ascultare activă și utilizarea întrebărilor potrivite. Este un proces de conștientizare și responsabilizare în care clientul se orientează către solutii și către viitor. Astfel, coaching-ul înseamnă prezența cu toată ființa, coach-ul ESTE împreună cu clientul și aparent NU FACE nimic pentru acesta. Și paradoxal, A FI provoacă în client dorința și putința de A FACE – în primul rând A–ȘI FACE o viață împlinită.*

Capitolul 10

DAC AIR

Începând cu ziua de luni 1 aprilie 1996 am fost anagajat *oficial* prin transfer în interesul serviciului ... la Compania DAC AIR S.A., în funcția de Director Operațiuni Zbor, cu un salariu de 4.491.612 lei/lună. De fapt, colaborarea mea cu frații Păunescu a început cam pe la sfârșitul lunii noiembrie sau începutul lunii decembrie 1995.



Valentin Păunescu George Păunescu

Pe scurt povestea este cam așa: la întoarcerea mea dintr-o cursă internă am aflat de la una dintre fetele mele că am fost căutat la telefon de către o doamnă care, negăsindu-mă la primul apel, a promis că va reveni ulterior, lucru care s-a adeverit undeva către seara zilei respective. De fapt, doamna care m-a căutat era secretara domnului Valentin Păunescu - unul dintre mult și, poate uneori pe nedrept, inutil mediatizații frați Păunescu. Aceasta m-a întrebat dacă sunt dispus să vorbesc cu Valentin Păunescu - evident că am acceptat și, cu mult interes și surprindere, l-am ascultat. Pe scurt mi-a spus că "noi (frații Păunescu) intenționăm să deschidem o companie aeriană și, întrucât știm multe despre dumneavoastră, am dori să colaborăm…". I-am confirmat că am auzit din presă despre acest proiect și că, respectiv, mă onorează propunerea. M-a mai întrebat dacă ne putem întâlni pentru explicații suplimentare; am convenit să ne întâlnim chiar în seara respectivă și așa am fost invitat la biroul domniei-sale care era în aceeași clădire cu redacția ziarului "Curierul Național", undeva la un etaj superior, pe strada Ministerului (o stradă situată perpendicular pe strada Academiei, în apropierea fostului C.C. al P.C.R. și a Pieței Revoluției din București). Întâlnirea mea cu Valentin Păunescu a fost extreme de interesantă. Din modul cum erau prezentați frații Păunescu în mass-media vremii mă așteptam să găsesc un anumit tip de om și, printr-un contrast uimitor, eu m-am regăsit în fața unui adevărat OM; aveam să constat acest lucru din primul meu contact cu dânsul, dar mai ales în timp, pe parcursul perioadei cât eu am colaborat cu acești frați. …M-am prezentat la locul și ora indicate, secretara care-mi făcuse legătura telefonică mă aștepta, m-a anunțat imediat, Valentin Păunescu a ieșit din birou, am făcut fizic-cunoștință, m-a invitat într-un fel de anticameră unde am schimbat câteva cuvinte mai degrabă protocolare, apoi m-a invitat în biroul domniei

sale unde m-a asigurat că ştie mult lucruri despre mine, suficient de multe şi pozitive încât acestea să mă recomande pentru colaborare. Mărturisesc că, la data respectivă, am fost convins că aveau o copie a dosarului meu de la securitate, pentru că-n cuvinte puține, dar foarte dense, m-a descris cum aproape numai eu mă cunoșteam… Nici azi nu am reușit să-mi schimb această primă impresie, dar, poate, acest lucru nici nu are importanță; de foarte mult timp nu mă mai impresionează faptul că alții știu despre mine ceea ce nici eu nu prea știu. Dar mai cred și astăzi că imaginea mea devenise publică fără ca eu să mă "prind"… datorită implicării mele totale în activitatea aeronautică, mai ales prin Ro-ALPA și IFALPA, pe care le-am promovat din plin și cu multă dăruire, având în vedere posibilul rol al acestora în bunăstarea profesional-materială a piloților din România. Pe parcursul discuției cu Valentin Păunescu care a durat…nu știu cât, dar, probabil, un timp rezonabil de scurt sau de lung, în care am ascultat lucruri esențiale și-n care l-am asigurat că am auzit din presă despre proiectul de companie aeriană, la un moment dat m-a întrebat dacă aș avea … disponibilitatea și timpul necesar să mă întâlnesc cu fratele domniei-sale, cu George Păunescu. Da - am spus! Când aș putea? - m-a întrebat. Am spus: oricând, începând de a doua zi. Și-a sunat fratele, ceva de genul: George, sunt cu domnul Vârlan, este dispus să se întâlnească cu tine … când ai putea? Întâlnirea s-a planificat pentru a doua zi seara, la ora 20:00, la Hotelul Lido, care la acea dată era-n plină renovare.

… Cine era Valentin Păunescu? Din punctul meu de vedere, Valentin Păunescu era un om și un jurnalist de mare finețe, cu măsura credinței în valorile umane și culturale pe care le-a susținut și promovat (la vremea aceea, cu precădere, în ziarul și revista-magazin "Curierul Național"). Rar se întâmplă să facă o casă bună inteligența cu cumsecădenia unui om. Valentin Păunescu era un rai de om. Blândețea lui se logodise frumos și profitabil cu lumea din jur. Mi-a rămas în suflet imaginea unui om care scria frumos articole și care, ca analist politic, rămânea un om fără răutăți; în condeiul său vorba lui era doar inteligență și talent.

În ziua stabilită, la ora 20:00 fără cinci minute eram la intrarea Hotelului Lido. George Păunescu déjà … mă aștepta! Cum intri-n hotel, în dreapta era déjà renovată o sală a restaurantului, într-un stil nobil și prețios, domina culoarea albă … care, printre altele, mi-a plăcut întotdeauna. La ușa sălii respective erau postate două gărzi de corp, în sală, la o masă, George Păunescu încheia discuția cu-n domn care, aflam eu mai târziu, era viitorul Director general al Dac Air - brașoveanul Mihai Ciprian David (acesta urmase facultatea de inginerie la Universitatea „Transilvania" din Brașov, între anii 1984 – 1989). George Păunescu mi-a descris în termini economici proiectul care prindea contur: Compania de transport aerian DAC AIR. Aceasta trebuia să fie o companie aeriană modernă și bine organizată, să fie "ca Lufthansa", cu avioane noi și moderne, în sfârșit mie mi se propunea să fiu "șeful piloților", am fost întrebat cum aș vedea această companie ş.a.m.d., o discuție exploratorie care s-a încheiat către ora 23:00 din noapte. Cert este că ne-am despărțit cu optimism reciproc. Decizia asupra acceptării mele ca Director de zbor în această companie urma să se ulterior de către un Consiliu director. Eu am promis că la următoarea întâlnire voi prezenta cum văd

organizarea unei asfel de companii. Am fost invitat să mă întâlnesc cu respectivul Consiliu cam după o săptămână și anume duminică 24 decembrie 1995 la ora 13:00, adică în ajun de Crăciun! Cu ampla mea experiență anterioară, în timpul avut la dispoziție mi-am pregătit expozeul: foarte pe scurt, pe o pagină (tipărit, pentru audiență) - elementele esențiale, iar separat, cu multă documentație aferentă, care umplea geanta mea de aviator, prezentarea în detaliu, dacă mi s-ar fi cerut. Preț de vreo oră a durat interviul cu mine, timp în care am fost invitat afară și-n sala de consiliu de trei ori... Întâlnirea respectivă a fost extrem de interesantă din mai multe puncte de vedere. Trebuie să precizez că ședința (evaluarea) era prezidată de George Păunescu. În jurul mesei de Consiliu, pe o parte - subsemnatul, pe partea opusă - în afară de Valentin Păunescu, care intra și ieșea frecvent din sală, m-am regăsit în fața unor mari personalități politice - economice ale momentului… *George Păunescu a avut la începutul ședinței o rugăminte: tot ceea ce vedem și discutăm în acea sală trebuie să rămână confidențial.* Din punctual meu de vedere așa a rămas și va rămâne în continuare: strict confidențial. Discuțiile, evaluările, opiniile au fost, cel puțin din punctul meu de vedere, extrem de pozitive, profesionale și interesante. La final am fost acceptat ca Director de zbor al Companiei Dac Air S.A., cu sediul legal în Intrarea Cristian Popisteanu 2-4, Sectorul 1, București. *A doua precizare a lui George Păunescu a fost aceea că nu trebuie să-mi fac probleme în privința salariului, pentru că voi fi remunerat corespunzător.* Adevărul este că nici nu aveam de gând să fiu îngrijorat deoarece în contextul în care mă aflam eram sigur că avea să fie bine. *George Păunescu a mai subliniat că la începutul anului viitor vom pleca cu o echipă de specialiști în Canada pentru negocierea Contractului de achiziționare a aeronavelor.*

Cine era George Păunescu? Eu nu știam decât bârfa din presa zilei - în general mizerii. Urma să aflu, în timp, cine era cu adevărat acest om. Născut la Bazargic (azi această localitate este în Bulgaria), în 1938, joi 19 mai. Născut departe de Jiu, născut pe mare - pentru că părinții erau într-o croazieră marină, la șapte luni, din părinți olteni! A învățat valoarea banilor de la mama lui, în vremuri tulburi (în județul Romanați, unde se refugiase din Bulgaria, cu părinții lui, în anii 1940). “Banii nu sunt greu de înțeles, dar foarte ușor de stăpânit, dacă nu ești dominat de ei” - citatul îi aparține și mi-am dat seama de acest lucru atât timp cât am avut ocazia să fiu în preajma lui - un om deosebit. “…Și astăzi cred că e mai bine să fii dator, să ai credite, decât să nu fii dator și să te lichideze pentru că nimeni nu are nici o obligație față de tine. … Ești dator, ești legat de ei, ești salvat. …Eu nu sunt cu nimeni. Sau sunt cu toată lumea!” Lucrând în preajma lui George Păunescu, auzind aceste afirmații din gura lui și văzându-l punându-și în practică proiectul, l-am înțeles, probabil, cât se poate de corect, indiferent ce-am mai văzut scris în mass-media despre el. După ce-am revenit din Canada, în iarna lui 1996, am lucrat o perioadă în niște birouri situate lângă primăria sectorului 1. Într-o ocazie, era seara târziu, Mihai David et co. nu reușeau să resolve problema biletelor de avion pentru Dac Air (formă, model, aspect, preț de imprimare). Discuția ajunsese undeva în Elveția…împotmolită cumva. Către seară a apărut George Păunescu, secondat de către șoferul mașinii sale negre (Mercedes-Benz). Noi toți în jurul mesei. S-a așezat și el, a

ascultat calm expozeul lui Mihai David. I-a cerut șoferului să scoată agenda și să-i formeze niște numere de telefon… a vorbit pe vreo trei numere, de pe telefonul mobil, în trei limbi diferite…cam peste vre-un sfert de oră rezolvase problema! În linii mari, acesta era George Păunescu.

Cine eram noi, cei care ajunsesem să fim selectați și să lucrăm la Dac Air? Pe principii similare celor prin care am fost selectat eu, într-o perioadă scurtă de timp, a fost selectat o bună parte a personalului Companiei. Consiliul de administrație a selectat managerii, iar managerii, la rândul lor, au selectat personalul departamentelor pe care urma să le administreze.

Săptămâna dintre Crăciun și Anul Nou 1996 a trecut relativ repede. După selecția mea ca Director de zbor din 24 decembrie 1995, îmi amintesc ca și cum a fost ieri, m-am întors acasă la familia care m-a întâmpinat în holul apartamentului nostru cu patru camere din Cartierul Aviației cu o curiozitate extremă. Sub emoția puternică pe care a avut-o asupra mea procedura de selecție, dar și modalitatea în care această selecție a fost făcută, cum și cu gândul la persoanele care m-au selectat, le-am spus celor de acasă ceva de genul: chiar dacă voi colabora cu acești oameni și numai trei secunde, merită trăită experiența! Trebuie să se înțeleagă faptul că, de la primul meu contact cu frații Păunescu, trecând prin procesul personal de selecție, cum și ulterior pe tot parcursul activității mele în cadrul Dac Air, am fost parte dintr-o echipă care a lucrat extrem de conștiincios și profesional, pentru implementarea unui plan de afaceri riguros și serios.

Oficial Compania a fost înființată în ziua de marți 22 august 1995 (Adresa: Str. Cristian Popișreanu 2-4, București). La înființare, compania DAC AIR, a lui George Constantin Păunescu, a beneficiat de o linie de finanțare în valoare de 20 milioane dolari de la Bancorex. Marea problemă în Romania, atât în anul 1995 cât și-n ziua de azi, este lipsa celor care să se și priceapă la aviație, dar să aibă și suport financiar. Pentru că-n aviație, în primele luni de operare, se pierd milioane de dolari pentru două-trei avioane. Ele se recuperează, dar asta cere timp. O firmă trebuie să aibă acces la cel puțin 6-7 milioane de dolari în primii doi ani de funcționare. În aceste condiții, sunt extrem de puțini cei care se încumetă să investească. Au făcut asta cei care au proiectat compania aeriană regională Dac Air, care a operat doar între anii 1996 - 1998, atât pe rute interne, cât și externe.

Așa cum precizase George Păunescu în ziua selectării mele ca Director de zbor, imediat după 1 ianuarie 1996 am plecat, cu o delegație numeroasă, către Montreal, Canada, pentru a negocia cu *BOMBARDIER Regional Aircraft Division (Company)* Contractul pentru achiziționarea aeronavelor care urmau să deservească rutele aeriene ale acestei Companii. În săptămâna dintre Crăciun și Anul Nou s-au obținut vizele pentru călătoria de afaceri în Canada. Am fost convocați, ne-am întâlnit pentru prima dată și ne-am cunoscut în salonul oficial al aeroportului internațional "Henri Coandă" București-Otopeni. Aici Mihai David ne-a înmânat fiecăruia dintre noi câte un pachet de cărți de vizită standard cu datele de contact și antetul Companiei Dac Air și pașapoartele cu viza de călătorie.

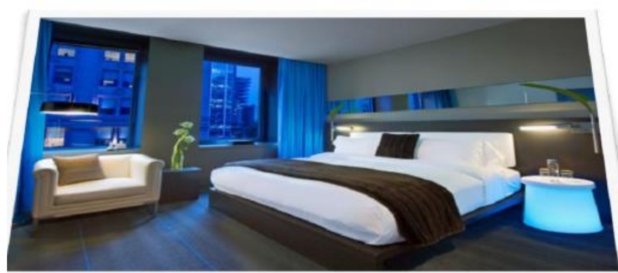
Cine facea parte din delegație? – George Păunescu (șeful delegației), Mihai David (director general Dac Air), Răcaru Gheorghe (director TAROM), Răzvan Temeșan (președinte al Bancorex, Drăghici Ion (director general al AACR în perioada:

18.12.1995 - 17.01.1997), subsemnatul (director de zbor), un domn Albu (director într-o bancă privată), directorul tehnic Dac Air etc.

Am decolat de la București cu destinația Montreal cu locuri rezervate la clasa business la bordul companiei Swiss Air. Am făcut o escală la Zurich pentru a ne transfera în aeronava care ne ducea la destinație. Aici, în pauza dintre cele două zboruri, George Păunescu ne-a făcut tuturor o scurtă instruire, ceva de genul: din acest moment Dumneavoastră sunteți echipa Dac Air care va negocia Contractul nostru cu partenerul canadian. Vom fi găzduiți la un hotel select, unde vă invit să vă comportați liber ca oameni de afaceri. La hotel dispuneți de toate serviciile necesare, vă rog să le folosiți, vom deconta totul în numele Dumneavoastră! Am aterizat pe aeroportul internațional "Pierre Elliott Trudeau" din Montréal, North Dorval, Quebec, pe o vreme de iarnă cum, probabil, numai în Canada poți întâlni, situat cam la 20 de kilometri de oraș.



în holul hotelului din Montreal, împreună cu câțiva membrii ai delegației DAC AIR



camera de hotel din Montreal

Am fost transportați la *Hotel de la Montagne*, 1430 de la Montagne Rue, Montréal, unde ne-am cazat după o foarte lungă și interesantă călătorie aeriană, camera mea de la hotel). A doua zi aveau să înceapă negocierile cu partenerul canadian; fiecare dintre noi avea ca sarcină să supravegheze și să negocieze partea sa de interes, care avea conexiune cu aeronavele ce urma să doteze Compania. Negocierele, care s-au desfășurat în incinta hotelului, într-o sală perfect securizată și monitorizată, au fost extrem de minuțioase, au durat zi lumină, dovadă fiind și faptul că activitatea noastră s-a extins pe o perioadă de o săptămână. În această deplasare nu am avut timp pentru a vizita ceva pe cont propriu, dar, practic în fiecare seară, am fost duși, în mod organizat, la anumite obiective din Montréal.

Cu ocazia acestei deplasări la Montreal am avut imensa bucurie de a mă întâlni cu profesorul Nicolas Mateesco Matte. În anul 1990 am intrat într-o



Dr. Nicolas Mateesco Matte

scurtă corespondență cu Dr. Nicolas Mateesco Matte.

Domnia sa mi-a trimis cele două volume, esențiale, de drept aerian, pe care le-a publicat, printre multe altele. Am fost onorat de acest contact, cu un român, expert în drept și aeronautică, cu un adevărat OM. Povestea s-a completat acum la începutul anului 1996 (ianuarie) când, ca Director de zbor la Compania aeriană Dac Air, am mers la Montreal pentru negocieri cu Grupul Bombardier, ocazie cu care l-am întâlnit personal pe Dr. Nicolas Mateesco Matte. O pagină la Cartea vieții mele.

Așa am putut, în cadrul evenimetelor sociale organizate, să vizitez și să iau pulsul casinoului din zonă (The Casino de Montréal); acesta a fost inaugurat la data de 9 octombrie 1993 și este situat pe insula Notre-Dame, este cel mai mare din Canada și, de asemenea, este unul dintre cele mai mari din lume, fiind deschis non-stop pentru jucătorii care au peste 18 ani. Eu nu-mi risc "fabuloasa" mea avere la casino, dar am avut, în acest context, o experiență unică și de neuitat.

Primele aeronave care aveau să sosească la București pentru a se începe operațiunile de zbor planificate au fost cele de tipul *De-Havilland-Canada-DHC-8-300 (Dash – 8)*[1], în varianta cu 50 de locuri pentru pasageri (Y50). Seria -300, care a intrat în serviciu pe liniile aeriene în anul 1989, prin comparație cu modelele anterioare (Seriile 100/200), avea fuselajul alungit cu 3,43 metri, pentru a putea transporta 50-56 de pasageri, și erau dotate cu motoare Pratt & Whitney PW123 sau PW123B sau PW123E, având o putere de 2,380–2,500 CP sau 1,774–1,864 kW.

Codurile aprobate sub care a operat Compania Dac Air au fost următoarele:

Airline Name	IATA	ICAO	AWB Prefix
DAC Air SA	6P	GCP	779

După terminarea misiunii noastre din Montréal, am revenit acasă și, fiecare în zona sa de responsabilitate, am început activitatea de selecție a personalului, în cazul meu, a piloților de linie. Plecând de la profilul standard al pilotului de linie dintr-o companie regională, mi-am propus un anumit barem minimal în ceea ce privește: experiența de zbor anterioară, nivelul de profesionalism (teorie și practică), cunoașterea limbii engleze, aspecte fizice-morale etc. Pentru a fi un bun pilot de linie trebuie să întrunești multe calități, dar unele sunt esențiale și sunt verificate atât la admiterea-n școala de aviație, cât și la testările profesionale periodice. Iată câteva dintre acestea:

- Să fii calm și capabil să administrezi situațiile de criză, de urgență;
- Să fii capabil să dai instrucțiuni clare membrilor echipajului;
- Să fii capabil de lucru în echipă;
- Să fii încrezător în tehnologie;
- Să posezi o bună coordonare ochi – mână;
- Să fii capabil să interpretezi corect hărțile și afișajele 3-D;
- Să posezi bune calități de comunicare verbală sau în scris;
- Să fii capabil să urmezi instrucțiunile primite de la controlul de trafic.

Pentru a fi cât mai obiectiv și imparțial în procesul de selecție, după ce am stabilit condițiile minime necesare pentru a fi selectat ca pilot pentru Compania Dac Air, eu am constituit o echipă de examinare și evaluare orală formată din Marian Popa – doctor în psihologie, conferențiar universitar, șeful laboratorului de psihologie aeronautică, la acea dată, din INMAS, persoana care, la data evaluării, avea acces la tot istoricul personalului testat, Daniel Mălăescu - expert în navigație aeriană și un domn pilot-instructor din Canada, din cadrul BOMBARDIER Regional Aircraft Division, unul dintre aceea care în perspectivă urma să facă instruirea-n zbor pe noile tipuri de aeronave, care, implicit, vorbind în limba engleză, testa și abilitatea de comunicare-n această limbă aeronautică.



în fața simulatorului de zbor, la Toronto, Canada

Instruirea (trecerea) pe noul tip de avion Dash – 8 s-a efectuat succesiv, pe echipaje, la FlightSafety's Toronto Learning Center, 95 Garratt Boulevard Downsview, Ontario, Canada. În ceea ce mă privește, eu am mers la *Toronto*[2] pentru a face

instruirea pe noul tip de avion printre ultimii, eu trebuia să mă utilizez... ca Director de zbor la București.



FlightSafety international

Certifies that

Doru Varlan

has satisfactorily completed a course of

DHC-8 Pilot Initial

23rd day of July, 1996

MANAGER

the best safety device in any aircraft is a well-trained pilot...

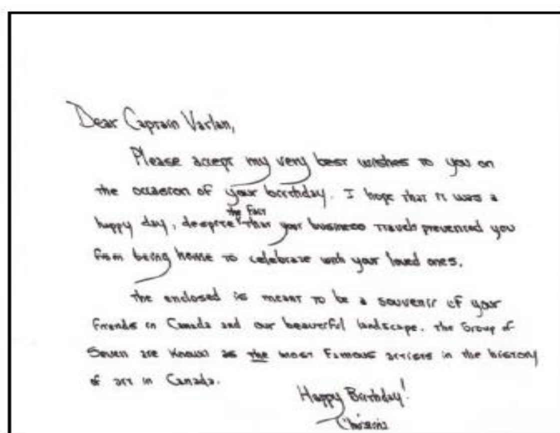
Am urmat cursurile teoretice și am făcut instruirea practică pe simulator timp de trei săptămâni începând de luni 1 iulie 1996 până marți 23 iulie 1996. Ritmul procesului de instruire la Centrul din Toronto a fost extrem de intens, peste obișnuința unora dintre piloții noștrii (comandanți pe alte tipuri de aeronave și cu multe ore de zbor la activ). Cazul lui Dorin Oargă, un coleg și un pilot deosebit ne-a surprins pe toți și a rămas în amintirea noastră: Dorin ajunsese, către jumătatea

perioadei de instruire de la Toronto, să arate, fizic, ca un zombi și să fie terminat psihic (o acumulare de stress foarte mare).



hotelul din Toronto unde am fost cazați

Cazarea echipajelor Dac Air s-a făcut la hotelul *Holiday Inn Toronto Yorkdale,* 3450 Dufferin Street, Toronto, ON M6A 2V1, Canada, situat în apropierea Centrului de instruire (la o distanță de 12,8 km/26minute/cu mașina) și, respectiv, a fabricii în care se asamblau aeronavele noastre Dash – 8.

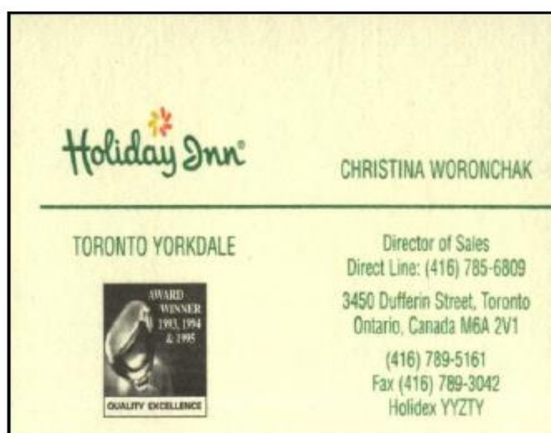


Dear Captain Varlan,

Please accept my very best wishes to you on the occasion of your birthday. I hope that it was a happy day, despite the fact your business travels prevented you from being home to celebrate with your loved ones.

The enclosed is meant to be a souvenir of your friends in Canada and our beautiful landscape. The Group of Seven are known as the most famous artists in the history of art in Canada.

Happy Birthday!
Christina







bucurii de ziua mea, la Toronto, în camera de hotel și în grădina hotelului Holiday Inn



Doru Vârlan în ziua aniversării (46 de ani !), în fața hotelului Holiday Inn, Toronto, Yorkdale.

Hotelul a oferit condiții deosebite grupului de piloți pe care-l administram, cum și surprize periodice. De exemplu, pentru că întâmplarea a făcut ca aniversarea zilei mele de naștere să mă "prindă" la acest hotel, directoarea Christina Woronchak (cu rădăcini în Ucraina) mi-a oferit un lanț de surprize: în ziua aniversară, la întoarcerea mea de la Centrul de instruire, în camera de hotel am găsit așezate la loc de cinste o felicitare și un mic cadou, apoi, când i-am telefonat pentru a-vis-à-vis întoarce mulțumirile de rigoare, m-a invitat la un restaurant select din Toronto unde, împreună cu soțul domniei sale, am sărbătorit ziua mea așa cum nici nu mi-ar fi trecut prin imaginație. Pentru colegii mei aviatori, pentru ca să existe un … echilibru în tratament, tot această directoare, care chiar știa să-și facă meseria!, a organizat o petrecere similară în grădina hotelului într-una din zilele următoare. Aș mai completa acest amănunt cu precizarea că și cei din staff-ul Bombardier, cu care colaboram pe linia instruirii piloților noștrii, de asemenea mi-au organizat o seară aniversară la un restaurant din apropiere, în incinta Yorkdale Mall (la 5 minute distanță de Toronto Learning Center**)**.

Deși Programul nostru de instruire a fost foarte dens, perioada petrecută la Toronto ne-a adus multe satisfacții, dincolo de aceea că făceam trecerea pe un nou tip de aeronavă modernă (marea majoritate dintre noi zburaseră pe excelentul, dar realmente uzatul moral-fizic AN-24, zgomotos în draci), cu dotări de ultimă generație pentru activitatea de navigație aeriană și zbor, cum și pentru pasageri (Active Control of Aircraft Cabin Noise - sistem electronic de combatere activă a zgomotului din cabină).

Am organizat pentru întregul grup de piloți o vizită la *CN Tower*[3] (301 Front Street West, Toronto, ON M5V 2T6, Canada).



CN Tower, Toronto, Canada





petrecerea aviatorilor români organizată în restaurantul CN Tower, Toronto, Canada

O altă excursie foarte interesantă a fost aceea organizată la Cascada Niagara (Niagara Falls), Ontario, situată la o distanță de 130 kilometri (81 mi) de Toronto pe șosea.



în vizită la Cascada Niagara, sectorul canadian...

Niagara Falls este un oraș din Canada care este situat pe râul Niagara (Niagara River) din regiunea Golden Horseshoe Ontario (Southern Ontario) cu o populație de

82,997 de locuitori (la recensământul din anul 2011). Municipalitatea a fost recunoscută ca atare în luna iunie 1903. Pe partea opusă a râului Niagara River este localitatea Niagara Falls, New York**,** United States.



Alte imagini surprinse în timpul vizitei la Niagara Falls

Noi am vizitat partea canadiană. Orașul este dominat de către cascada Niagara (Niagara Falls), care este combinație faimoasă de trei căderi de apă care pot fi văzute în toată splendoarea lor de pe partea canadiană, în felul acesta zona respectivă este o atracție turistică deosebită pentru milioanele de turiști care vin aici în fiecare an.



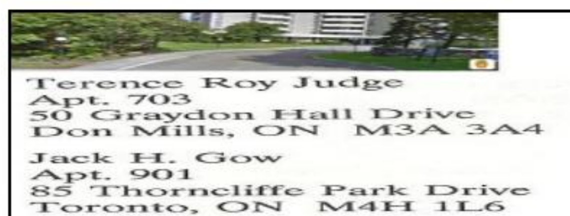
Rămâne de neuitat o altă excursie foarte interesantă organizată la Paramount Canada's Wonderland, un domeniu de 130 ha, unde s-a amenajat un parc tematic, localizat în Vaughan**,** Ontario**,** Canada, o suburbie aflată la nord de Toronto.

În afară de aceste evenimente la care am participat întregul grup de piloți, personal mi-am organizat, în puținul timp liber avut la dispoziție, și alte activități.



in vizită, acasă la aviatori din Toronto, Canada

Astfel, întrucât eram de mulți ani în corespondență cu doi entuziaști veterani ai aviației canadiene, care locuiau în Toronto, am folosit acest prilej pentru a mă întâlni și a schimba informații de interes comun. Aceștia erau: Jack H. Gow, care era Președintele Asociației canadiene pentru istoria aviației (CAHS), respectiv, Terry Judge, care era Trezorierul CAHS (*în imagine: Terry – în partea mea dreaptă, Jack - în partea mea stângă*).



Terence Roy Judge
Apt. 703
50 Graydon Hall Drive
Don Mills, ON M3A 3A4
Jack H. Gow
Apt. 901
85 Thorncliffe Park Drive
Toronto, ON M4H 1L6

Întâlnirea a avut loc în locuința unuia dintre aceștia - Terry Judge (50 Graydon Hall Drive, Don Mills, Toronto, Ontario) - care locuia în cartierul protipendadei din oraș. Cu unul dintre aceștia, Terry, am fost, de asemenea, într-o foarte frumoasă excursie de week-end, în Toronto Island Park, în atracția centrală a acestuia: Centre Island. Am ajuns la Torinto Park Island cu ferryboat-ul care pleacă din Bay Street (prețul biletului pentru o călătorie dus-ântors: $6.50).







Întrucât urma ca-n scurt timp, după întoarcerea mea la București, urma să înceapă instruirea viitoarelor echipaje pentru avionul CRJ, iar această activitate urma

să se desfăşoare la Montreal, am hotărât să fac o scurtă incursiune în acest oraș, pentru a vizita facilitățile pentru pregătire și cazare. Montreal, New York-ul săracului, conglomerat hibrid al culturilor franceză și anglo-saxonă, era lipsit de ceea ce am putea numi suflet: quebecanii îngrămădiți în răsărit nu-vis-à-vis băgau în seamă pe anglofonii retrași în cartierele selecte din vest.



În *Montreal*[4] am vizitat centrul de instruire (Montreal Training Center), am schimbat informații de mare utilitate cu personalul de aici și, timp de două nopți, m-am cazat la două hoteluri din lista recomandată de către Centru și, respectiv, am avut discuții cu managerii celor două hoteluri vis-à-vis de condițiile pe care sunt dispuși să le ofere piloților Dac Air. Călătoria(imaginile de mai jos) de la Toronto la Montreal și retur am făcut-o cu trenul de mare viteză care deservește această rută de mare frumusețe.







· imagini din diferite activități ale companiei




Primul DASH 8-300
a aterizat
la Bucureşti
DAC AIR




DAC AIR




Ziua cea mare pentru DAC-AIR
Valentin Păunescu - Laurent Beaudoin - George Păunescu
Un pahar de şampanie pentru DAC-AIR


Canadienii între ei



JARO, felicită DAC-AIR sub privirile "Bombardier"-ului



Un moment al festivității de pe aeroportul Băneasa pe care participanții îl vor ține minte multă vreme



Prima urare de succes din partea guvernului transmisă prin ministrul secretar de stat al transporturilor, Șerban Mihăilescu







Un detaliu vestimentar



Un amănunt care, probabil, nu este lipsit de importanță: cum eram îmbrăcați, noi cei din managementul Companiei Dac Air? La sosirea mea, dar mai ales ulterior, am constatat că toți cei care constituiau, într-un fel ori altul, echipa de conducere, în frunte cu George Păunescu, la diferite nivele, erau îmbrăcați în pardesie negre! Deși nu am auzit vreun ordin care să indice modul cum să ne îmbrăcăm, am urmat și eu…linia. Trebuie să recunosc: costumul de culoare închisă și, iarna, pardesiul negru ne dădea o notă de distincție, dar putea indica și faptul că eram cu toții pe aceeași linie.

Acționarii Companiei Dac Air

GC&P General Consulting & Procurement S.A. Paunescu G. Constantin	
Quark Investments S.r.l. Mihai David	
Petrogoc S.A. Dragos Marinescu	
IRI S.A. Gabriela Crainiceanu	
Nita Stefan	

La vremea înființării și, ulterior, în timpul activității Companiei Dac Air, s-a comentat foarte mult, verzi și uscate, în general non-adevăruri despre aceasta. Discuțiile cele mai frecvente se purtau pe seama acționarilor companiei, care, pentru publicul larg, avid de lecturarea presei noi libere capitaliste a României post-decembriste, erau *Frații Păunescu*[5], miliardari de carton etc. Adevărul stă în fotocopia alăturată, cu lista acționarilor, în ordinea aportului de capital.

Surpriza Corinei Chiriac



Pe vremea când zburam avionul AN-24, comandant fiind, am avut ca pasager la bord, pe ruta de la Baia Mare la București, pe una din doamnele muzicii românești *Corina Chiriac*[6]. Copilotul meu era colegul Peța Ștefan, zis Cabacioc. Era un zbor de noapte, cu avionul plin ochi cu pasageri, condițiile meteorologice erau destul de mizerabile.

Am avut inițiativa să o invit pe Corina în carlinga aeronavei noastre, la scurt timp după decolare, și a rămas aici pe toată perioada zborului. Atunci am avut ocazia să văd o față nevăzută a artistei - aceea din spatele scenei. Am constatat faptul că această persoană, pe care o apreciam mult, este extrem de comunicativă, cu un vast bagaj de cunoștințe, inclusiv din domeniul aeronauticii, o persoană relaxată, o

persoană deosebită. Conform educației mele, i-am oferit cu acea ocazie cartea mea de vizită. Nu mă așteptam ca doamna Corina Chiriac să facă vreodată uz de cartea mea de vizită. ...Dar, într-o zi din februarie 1997 am primit un telefon de la Corina Chiriac. Mi-a explicat că are cartea mea de vizită, primită cu ocazia acelui zbor memorabil, că prezintă un Program live la postul de *„Radio Total”* - post pe care de altfel îl ascultam destul de frecvent pentru muzica de calitate pe care o transmitea (de altfel acest post emitea din cartierul meu, la acea vreme, Militari) și că dorește să mă aibă invitat. Emisiunea pe care o prezenta se numea: *Clubul Doamnelor!* Ei da, mă plăceau pe mine femeile, dar la un Club al doamnelor chiar nu fusesem niciodată. Dumnezeu, prin trimisul său Corina Chiriac, îmi oferea acest nevisat prilej. Am mers, evident, în ziua și ora anunțate - o reîntâlnire cu multe motive, pentru mine, de bucurie. Dânsa, cum o știți, o mare Doamnă, eu...aviatorul care eram. Intrăm în studioul antifonat, ne punem căștile, muzică adecvată Clubului. Începe emisia, Corina prezintă surpriza emisiunii de azi: *aviatorul Doru Vârlan*. Întrebări, răspunsuri. Ce, cum, vă este frică, colegii, familia și câte-or mai fi fost. Doamnele sunt invitate să intre-n direct prin telefon, intră una, două, câte-or fi fost, ce mai, bănuiți. Când ești în direct, dacă-ți mai și place, timpul zboară ca un hipersonic.

Emisiunea s-a terminat, ne-am mulțumit reciproc. Corina Chiriac mi-a dat un bilețel pe care era notat, în timpul emisiunii, ce anume mi-a transmis o doamnă din Club. Corina și-a pus semnătura pe acest bilețel. Nu colecționez autografe, dar acesta, fiind și unicul, are o imensă valoare pentru mine (imaginea de mai sus: *copia biletului primit de la Corina Chiriac).*

Având în vedere că, la Dac Air, în afară de faptul că eram director de zbor, eram și pilot pe avionul Dash-8-300, atât cât îmi permitea agenda managerială foarte densă, mă străduiam să-mi mențin, cel puțin, licența. Zburam din când în când, dar când zbori rar, pentru cine este din domeniu și știe detaliile, este greu să fii performant la toate. Selectasem pentru Dac Air numai piloți unul și unul, iar acum îmi era oarecum greu să țin pasul, din punct de vedere al exercițiului de zbor, cu ei! După calificarea ca pilot comandant pe Dash-8 am efectuat un număr limitat de curse pe acest tip de aeronavă.

Stockholm, Suedia



La începutul anului 1997 am fost din nou la simulator, de data aceasta la Stockholm, Suedia (Kabinvagen 5, 190 60 Stockholm-Arlanda)(***Figura 234***), unul dintre centrele de instruire cele mai moderne din Europa, care dispunea la vremea aceea de un simulator avansat – full flight dimulator.

În acest demers personal de instruire am fost însoțit de pilotul instructor și, respectiv, comandantul detașamentului de zbor Dash-8, pilotul Raul Feraru.



camera de hotel a centrului de instruire, închinând un pahar de whisky în cinstea succesului demersului nostru profesional

Compania Dac Air, prin modul cum era organizată și pentru activitatea sa de un recunoscut profesionalism, a ajuns ca, într-un interval de timp relativ scurt de la declanșarea operațiunilor sale de zbor, să fie larg cunoscută și recunoscută ca un competitiv leader regional în domeniul său de activitate.



Așa se face că, la un moment dat, *Autoritatea Aeronautică Română ne-a solicitat o sponsorizare...* în sensul de a crea un moment turistic plăcut unei delegații sosite-n România cu sarcini aeronautice specifice de la *OACI (Organizația Aviației Civile Internaționale)*[7]. Plăcerea de a fi ghid turistic și sponsor (din partea Dac Air) mi-a revenit mie – director de zbor al Companiei, astfel că, preț de o zi întreagă, am vizitat Valea Prahovei și, în context, am poposit pentru masa de prânz la un restaurant recunoscut și pitoresc.



Altfel, în cadrul Companiei aveau loc, cu diverse ocazii, activități de *team building*, organizate uneori în salonul oficial al acesteia. Cu acest prilej puteam să ne cunoaștem și mai mult între noi salariații din cadrul Dac Air, într-un cadru prietenesc și relaxat, ceea ce, se știe, este foarte util pentru menținerea unei atmosfere plăcute de lucru într-o Companie unde agenda zilnică a fiecăruia dintre noi era foarte încărcată (mai jos, o imagine surprinsă cu o astfel de ocazie).

Din momentul când am fost selectat pentru a fi Director de zbor al Companiei Dac Air, așa cum era și firesc, am început să pun în aplicare Planul de activitate (managementul activității de zbor) pe care l-am prezentat cu ocazia selecției. La loc de cinste stătea preocuparea mea de a "vâna" și a aduce în Direcția de zbor profesioniștii cu o activitate recunoscută, fiecare în domeniul său. Dar oamenii – destul de mulți dintre ei, se pare, atunci când dau de "miere" și atunci când li se pare că alții, parcă, au mai multă… miere decât ei, încep să devină mici, mai mici, tot mai mici, oarecum invers proportional cu înălțimea profesionalismului lor. Spre marea mea neplăcută surprindere, eu am identificat această maladie specifică ființei umane destul de târziu, mai ales după ce am devenit Director de zbor, după ce am selectat profesioniștii necesari Direcției mele de zbor doar după nivelul profesionalismului lor, cu mai puțină preocupare, din parte-mi, pentru nivelul caracterului lor! Eu am apreciat că noi toți trebuie să ne comportăm ca o echipă unită preocupată numai și numai de succesul companiei în care lucram.

Când și unii profesioniști din aviație sunt ...posesorii unui caracter minuscul

La destul de scurt timp după reîntoarcerea mea de la simulatorul de zbor din Toronto am constatat, uneori mi s-a "șoptit", că unii colegi au început să aibă preocupări serioase în ceea ce privește …redesenarea Organigramei organizaționale a Direcției de zbor a Companiei Dac Air după alte principii decât cele stabilite inițial, cu relativ puțin timp în

urmă, la înființarea acesteia. Cei care "lucrau" de zor la acest nou …proiect erau exact cei în care am avut reală încredere.

CATRE : DOMNUL DIRECTOR MIHAI DAVID JR.
DE LA : MILEA/FERARU/GRADINARU
SUBIECT : DEFINITIVAREA PREGATIRII PILOTILOR PE AVIONUL DASH - 8
DATA : 20.SEPTEMBRIE 1996

Manager Flight Safety & Training
Catalin MILEA

Comandant Detasament DASH 8
Raul FERARU

Mgr. OC&FD
Gabriel GRADINARU

O contribuție majoră la dezvoltarea acestei noi și, în opinia mea, nesănătoase atmosfere manageriale a avut-o, cu siguranță, și Directorul general al Companiei Mihai David Jr., care admitea din plin la ușa biroului său …bârfa. Schimbarea modului de lucru initial, care se baza numai pe seriozitate și profesionalism, cum și multe alte erori manageriale a dus la schimbarea direcției în care s-a îndreptat Dac Air, a dus, fizic vorbind, la desființarea sa… În final personalul navigant al Companiei a ajuns pe listele de …șomeri, mă rog, au … "zburat" care încotro. În ceea ce mă privește, am parăsit Compania Dac Air cu câteva luni înaintea finalului trist al acesteia. Un vis frumos și un Proiect aeronautic foarte bine întocmit (…cu participare masivă a know-how-lui Canadian!) s-a dus pe pe sâmbetei în cel mai românesc și balcanic stil posibil. (*în fotocopii se pot identifica câțiva dintre …contributorii manageriali la declinul Companiei*). Dar viața …în timp …i-a așezat pe fiecare pe "raftul" său. Este singura tristă "satisfacție" pe care am avut-o.

NOTE EXPLICATIVE

---

[1] *Iată **aeronavele** înregistrate în contul Companiei DAC AIR:*

DHC-8-315, c/n 420, YR-GPM, înregistrat miercuri 7 august 1996
DHC-8-311A, c/n 451, YR-GPN
DHC-8-314, c/n 483, YR-GPO
DHC-8-311A, c/n 244, YR-GPV, înregistrat joi 16 mai 1996
DHC-8-311A, c/n 267, YR-GPW, înregistrat vineri 30 august 1996
DHC-8-311A, c/n 266, YR-GPX, înregistrat marți 16 iulie 1996
Canadair CRJ-200LR, c/n 7137, YR-GPA, înregistrat vineri 11 octombrie 1996
Canadair CRJ-100BLR, c/n 7138, YR-GPB
Canadair CRJ-100LR, c/n 7139, YR-GPC, înregistrat 04-Sep-97
Canadair CRJ-200LR, c/n 7170, YR-GPD

[2] ***Toronto** este cel mai mare oraș din Canada și capitala provinciei Ontario.Orașul este situat pe malul nordic al lacului Ontario, și este centrul regiunii metropolitane omonime (engleză: Greater Toronto Area), care mai include și municipiile Durham (cu Pickering, Ajax, Oshawa, Whitby, Clarington), Halton (cu Oakville, Milton,*

Burlington, Halton Hills), Peel (cu Mississauga, Brampton, Caledon) și York (cu Richmond Hill, Markham, Vaughan, Aurora, Newmarket, East Gwillimbury, Georgina, King, Whitchurch-Stouffville).

[3] ***Turnul Național Canadian*** *(în* ***engleză*** *Canadian National Tower, prescurtat CN Tower;* ***franceză*** *la Tour Nationale du Canada), situat în* ***Toronto****,* ***Canada****, este un turn de telecomunicații de 553,33* ***metri*** *înălțime. De la terminarea sa, în anul* ***1976****, a fost cea mai înaltă structură din lume pentru o perioadă de 34 de ani. Turnul este amplasat în* ***Harbour Front****, dominând portul orașului* ***Toronto****, capitala statului* ***Ontario****. Acest turn este considerat simbolul orașului (precum și unul din simbolurile Canadei) și atrage anual în jur de 2 milioane de turiști străini. A fost construit între anii 1973–1976, fiind actualmente a treia cea mai înaltă structură nesusținută din lume, după* ***turnul de televiziune din Guangzhou*** *(600m) și* ***Burj Khalifa*** *(828m). Înălțimea sa este echivalentă cu a unei clădiri cu 181 de etaje. Are o podea de sticlă ce poate rezista unei presiuni de 4 100 de* ***kilopascali****. Principalul arhitect este* ***John Andrews****, alături de care au lucrat arhitecți precum Webb, Zerafa, Menkes sau Housden, dar și* ***Eastern Structural Division****.*

[4] ***Montréal (engleză Montreal)*** *este cel mai mare oraș din provincia canadiană Québec. Se află pe Insula Montreal, formată la confluența fluviului Sfântul Laurențiu și râului Ottawa. Insula împarte fluviul Sfântul Laurențiu între canalul principal și Rivière des Prairies. Orașul este desfășurat și pe alte 74 de insule vecine, ca Insula Maicilor, Ile-Bizard, Ile-Ste-Helene și Ile-Notre-Dame). Un număr aproximativ de 40.000 de locuitori din Montreal și-au declarat originea etnică românească . Orașul ocupă o suprafață de 482,84 km² și se găsește la 45°30 N, 73°30 V, în fusul orar al Canadei . Mai demult, era cel mai mare oraș din țară, însă acum ocupă locul secund după Toronto. Este un important centru de comerț, industrie și cultură. În Montreal, multe persoane vorbesc atât engleza cât și franceza.În privința transportului, Montreal este un important oraș portuar, prin care se aduc cantități importante de cereale, zahăr, petrol, mașinării și bunuri de consum. De asemenea este conectat prin căi ferate cu restul țării, iar în imediata vecinătate a sa se află două aeroporturi internaționale: Pierre Elliot Trudeau (care deservește aproape tot traficul de pasageri) și Mirabel. Orașul are un sistem complex de autobuze și un sistem de transport subteran inaugurat în 1966pentru a servi la expoziția mondială care a avut loc în anul următor. Principalele industrii montrealene sunt cea farmaceutică, a textilelor, electronică, a tehnologiei de transport, a imprimării și a tutunului. Centrul orașului se află la poalele Mont Royal, de unde provine și numele actual al orașului. In partea de sud a insulei se găsește centrul istoric (Vieux Montreal) care reunește atracții precum Vieux-Port, Place Jacques-Cartier, Palatul Consiliului, Place D'Armes și Bazilica Notre-Dame.Inima orașului este formată din duzine de zgârie-nori, cum ar fi 1000 de La Gauchetière, 1250 René-Lévesque și Piața Ville-Marie (proiectată de Ioeh Ming Pei). Acest turn cruciform de birouri inaugurat în 1962 se ridică deasupra nucleului orașului subteran, un complex arhitectonic cu acces la sute de magazine, restaurante, birouri și terminale de transport.Montreal este un mare centru cultural al Canadei și Provinciei Quebec. Dispune de un Muzeu al Artelor Frumoase, un Muzeu de Artă Contemporană, diferite muzee de istorie (cum esteMcCord și Pointe-à-Callière), de artizanat sau muzee specializate. Complexul din Place des Artes adăpostește Muzeul de Artă Contemporană, câteva teatre, Opera din Montreal și Orchestra Simfonică. Complexul olimpic din estul orașului include un modern muzeu ecologic (Biodome), un insectar și a doua cea mai mare grădină botanică din lume.Poreclit "Cetatea sfinților", Montreal este faimos pentru frumoasele sale biserici. Sunt patru biserici romano-catolice: Catedrala Marie-Reine-du-Monde, Bazilica Notre-Dame, Biserica Saint Patrick și Oratoriul (Oratoire Saint-Joseph). Ultima este biserica cea mai mare din Canada, iar cupola sa este cea mai mare din lume după Basilia Sfântul Petru din Roma. Alte biserici faimoase, cunoscute ca locuri de " pelerinaj sunt Notre-Dame-du-Bon-Secours (zisă a marinarilor) și biserica anglicană Catedrala lui Cristos, care a fost complet excavată și suspendată în timpul construcției unei părți a metroului.Montreal are un număr important de stundenți datorită celor patru universități urbane: Universitatea din Montreal si Universitatea Québec din Montreal (francofone), Universitatea Concordia și Universitatea McGill (anglofone).Orașul a găzduit Expoziția Mondială în 1967 și Jocurile Olimpice în 1976. Stadionul Olimpic are turnul înclinat cel mai înalt din lume și a fost sediul echipei de baseball Expos din Montreal, mutata acum la Washington. În 2006 a fost locul de desfășurare a Jocurilor Homosexuale datorită sprijinului municipalității, Montreal având cel mai mare cartier homeosexual din America de Nord. Triburi Huron, Algonquin si Iroquis sunt atestate ca ar fi trait pe aceasta insula si imprejurimi cu 8 milenii inainte.O fortăreață indigenă, Hochelaga, se afla pe insulă când primul european Jacques Cartier a vizitat-o în 1535. Samuel de Champlain a vizitat-o mai târziu, în 1603 dar francezii nu au colonizat-o până în 1642, când un grup de călugări, maici și coloniști au fondat satul Ville-Marie la ordinul lui Paul Chomedey de Maisonneuve. Orașul a crescut până a devenit un important centru de comerț cu piele. Era punctul de lansare pentru expedițiile franceze din interior ale unor oameni precum Louis Joliet, Robert Cavelier de La Salle, La Vérendrye și Duluth. Cetatea a fost fortificată în 1725 și a rămas în posesie franceză până în 1760, când Vaudreuil de Cavagnal a predat-o Regatului Unit din ordinul lui Geoffrey*

Amherst.Creșterea orașului a fost stimulată de deschiderea canalului Lachine, care a permis bărcilor să evite inavigabilele Cataracte de la Lachine, în sudul insulei. Montreal a fost capitala Provinciei Canada din 1844 până în 1849. Compania feroviară Pacific Canadian a fost fondată aici în 1880.

[5] ***Adevărul**, cum îi stă bine acestuia, era pe undeva pe la jumătate; adică: proiectul aparținea lui George Păunescu, dar o așa companie (aeriană) nu se construiește – pentru cine deține un minim de informații, decât foarte greu, de unul singur. George Păunescu a afirmat în mod frecvent, în fața salariaților Dac Air, care este planul său: compania trebuie să devină interesantă (profitabilă), apoi va fi listată pe piața bursieră ! Dar Compania Dac Air – persoană juridical de drept privat, cu sediul în București, strada Ministerului 2-4, cel puțin prin prisma unui document autentic (și nesecret, datele fiind publice) din 29 aprilie 1996, avea următoarea structură a acționariatului: S.C. General Consulting & Procurement GC&P S.A., reprezentată prin George C. Păunescu – 10% din capitalul social, S.C. Quark Investments S.r.l., reprezentată prin mandatar cu procură specială Mihai David – 12% din capitalul social, S.C. Petrogec S.A., reprezentată prin administrator Dragoș Marinescu – 10% din capitalul social, S.C. I.R.I. (Institutul Român de Investiții), reprezentată prin director Gabriela Crăiniceanu – 65% din capitalul social, Niță Ștefan, cetățean roman – 3% din capitalul social.*

[6] ***Corina Chiriac** s-a născut la 26 octombrie, 1949, în București. Este una dintre cele mai de succes soliste de muzică ușoară din anii '70 și '80, este compozitoare, realizatoare TV și a jucat în filme.Corina Chiriac a crescut într-o familie de muzicieni. Parinții săi au fost profesori la Conservator și a studiat pianul din copilărie, cu mama sa. Nu a putut să învețe pianul prea mult deoarece degetele mici de la fiecare mână erau prea scurte pentru atingerea corectă a octavelor. În 1955 se înscrie la Școala de muzică - vioara principal / pian secundar, după care urmează cursurile Liceului de Muzică nr 1 din București. În 1965 debutează radiofonic la Casa de cultură a studenților "Grigore Preoteasa" din București, în cadrul concursului "Debuturi". Câștigă premiul de popularitate al celui mai tânăr concurent cu două compoziții proprii și melodia "Pe valea Prahovei" de George Grigoriu. În 1966, după ce a fost elevă timp de 10 ani la Școala de muzică Nr.1, urmează clasa a XII-a la liceul "Nicolae Bălcescu". În 1967, după ce termină liceul "Nicolae Bălcescu", este admisă ca studentă la actorie, la IATC "I.L. Caragiale" din București. Este colegă de generație cu George Mihăiță, Florin Zamfirescu și Mircea Diaconu. Debutează la Teatrul de comedie din București, cu un rol în piesa "Sfântul" de Eugen Barbu, în regia Sandei Manu. A jucat în mai multe piese de teatru și filme, dar poate că muzica a atras-o cel mai mult...*

[7] ***Organizația Internațională a Aviației Civile** (engleză **International Civil Aviation Organization** acronim **ICAO**) este o agenție a Națiunilor Unite, care codifică principiile și tehnicile de navigație aeriană international și care se îngrijește de planificarea și dezvoltarea transportului aerian internațional pentru a asigrura o creștere în siguranță și în ordine. Sediul general se află în Quartier International, Montreal, Canada. Consiliul ICAO adoptă standarde și recomandă practici ce privesc navigația aeriană, prevenirea amestecului ilegal și facilitarea procedurilor de trecere a frontierei pentru aviația civilă. În plus, ICAO definește protocoalele pentru investigările accidentelor internaționale urmărit de autoritățile pentru transportul în siguranță în țările semnatarea ale Convenției Internaționale a Aviației Civile, mai cunoscută sub denumirea de Convenția de la Chicago.ICAO nu trebuie confundat cu International Air Transport Association (IATA), o organizație de comerț pentru linii aeriene, cu sediul tot în Montreal.*

Capitolul 11

S.C. SUPERB Impex S.R.L.

Curentul întreprinzătorului

Omul zilei

Ținta este să faci ceva care să-ți dea satisfacție

Când Doru Vârlan spune că afacerea pentru el este un hobby, trebuie să ai răbdare și să-l asculți, pentru că lucrurile stau cu totul altfel. „Aviația, spune el, a fost pentru mine un hobby de când eram copil. Urmăream cu privirea avioanele care treceau peste satul Pleșcoi, de nu mă mai săturam. După ce am absolvit Școala de pilotaj, în 1975, împreună cu patru colegi, am fost repartizat la Aerobaza utilitară Galați, de la Tulucești. Am «prăfuit» toată zona asta cu erbicide până în 1977, când, printr-un examen de baraj, am trecut la TAROM. În toamna lui '91, cu alți «nebuni», am constituit Asociația piloților de linie".



Doru Vârlan s-a despărțit de aviație ca să pună pe picioare o afacere în construcții

Foto Iacob Afrem

„Tare mă bate gândul să-mi găsesc un administrator bun și eu să mă văd și de alte gânduri. Avem cărămidă, avem țiglă. Voi cumpăra un teren pe Valea Buzăului, unde să încep o afacere în turism".

V. Râvescu

Articol publicat vineri 29 ianuarie 1999 în Ziarul Curentul

Ca orice român care se respectă, en vogue după "revoluția" din 1989 era să-ți deschizi o afacere… Nu puteam să fac nici eu excepție, nu aș fi fost în rândul lumii! Așa

că, mai ales că aveam și un fost coleg de liceu - inginer acum, Aurel Ganea - care lucra la Registrul Comerţului (Buzău), la data de 27 noiembrie 1992 am înregistrat propria firmă, societate cu răspundere limitată - S.C. SUPERB Impex S.R.L. Aceasta-și propunea să fie super-business (de aici: superb!), iar pentru a realiza ceea ce mi-am propus atunci, chiar am aplicat tot ceea ce învățasem până la data respectivă sau, și mai hotărât în a reuși, ceea ce învățam din mers; în acei ani m-am documentat enorm asupra afacerilor - din cărți, din reviste specializate, din articole de presă etc., nu-mi scăpa nici o expoziție, târg ori eveniment de afaceri unde eu să pot fi și, care cumva, să nu particip. Aș putea acum, privind la rece, detașat și retrospectiv, să afirm că afacerea mea a fost un mic succes, deși aceasta nu s-a realizat în totalitate conform planurilor mele de ...afaceri. A contribuit la acest succes doar parţial realizat și faptul că, o bună perioadă de timp, administrarea acestei afaceri s-a făcut de la distanţă, prin intermediari, eu fiind la data înființării firmei și ulterior încă o bună bucată de timp angajat la Compania TAROM, ulterior la Dac Air. Firma fusese gândită să fie înființată, să existe, să capete exercițiu astfel încât la retragerea mea la ... pensie din activitatea de zbor să nu am, în continuare, liniște, adică să rămân o persoană activă. Oricum, din anul 1999 până în anul 2008 cifra de afaceri a acestei firme a crescut cu 18.980,00 RON, adica cu 673,29% - să recunoaștem, este o cifră! Oricum, mi se dusese vestea pe Valea Buzăului pentru tenacitatea și seriozitatea mea, așa se face că eram căutat pentru a da interviuri în presa specifică de afaceri.

După înființarea firmei, când eu încă mai lucram la TAROM, am început activitatea în domeniul comerţului; am deschis un mic magazin mix în curtea, casa și sub totala administrare a bunului meu văr Ștefan Soare (Fănel) și a soției acestuia Culița. Aceștia, harnici și ascultători, au dărâmat pereți, au făcut amenajări, așa cum am stabilit de comun acord, pentru ca "magazinul" să fie cât mai șic. Deschiderea a avut loc în primăvara anului 1993, cu marfă luată en-gross din depozitele care ne erau accesibile, dar succesul cel mai mare la avut vinul pe care-l aduceam de la Focșani în propria Dacia Break în botoaie/bidoane de plastic - cumpărau clienți-n draci vin de Focșani, care chiar era foarte bun, sursa mea fiind nașul Uță Dumitru, polițist la circulație! Duceam de la București la Berca (unde era magazinul) saci de sticle de plastic, recuperate de pe unde se putea, pentru ca Fănel să nu refuze vreun client din motiv că acesta ... n-ar fi avut ambalaj asupra sa! În rest chiar vindeam de toate, că, deh!, magazinul era mixt - becuri, chibrite, cărți din propria bibliotecă!, tricouri și rochii negre din bumbac 100% aduse din Grecia (cam pe sub mână, deși nouă ni le dădea cu acte-n regulă, în cutii din carton rătăcite-n TIR-ul care era plin ochi cu sticle de suc...grecesc (căci românii, după ani și ani de lipsuri și plăceri din timpurile comuniste, consumau acum fără nici o noimă chiar tot ceea ce li se punea pe tarabă). Ce timpuri !?!

Activitatea principală a firmei în care m-am implicat direct era la sediul acesteia din Pleșcoi - în casa și curtea casei tatălui meu, pe care le-am ... transformat în hală de producție sumar amenajată, dar cu perspective de dezvoltare. Activitatea principală era acum producerea blocurilor din beton pentru zidărie, cum și a țiglei din

microbeton. *Se poate vedea copia pliantelor publicitare care prezentau aceste produse, cum și localizarea firmei noastre-n zonă*). Pentru ca produsele noastre să fie cât mai corect și profesional fabricate, am colaborat cu Dr. Ing. Vlad Dumitrescu, Director științific adjunct al INCERC, expert în habitat, profesor asociat la Universitatea Tehnică de Construcții București, vicepreședinte al Asociației "Știință și responsabilitate" și președinte al Comisiei de Fizica Construcțiilor.

Fotocopia pliantului cu localizarea firmei

Sistemul SUPERB se prezintă :

Este cel mai accesibil material de construcție românesc

Caracteristica comună a sistemului SUPERB este materialul de bază, liantul din ciment și nisip, la care se adaugă materiale de umplutură care îmbunătățesc calitățile fizice, prin utilizarea unor tehnologii moderne, pentru a corespunde celor mai noi cerințe ale zilelor noastre. Toate materiile prime folosite în procesul de fabricație și produsele finite sunt certificate calitativ și agrementate.

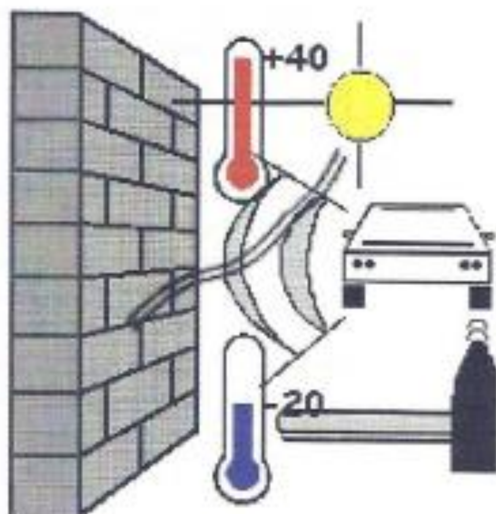
Colaboratorii noștrii sunt specialiști și instituții de renume din România, cu recunoștere internațională.

Materialele și tehnologiile folosite, cum și politica managerială a firmei sunt alese pentru ca beneficiarii noștrii să construiască repede, ieftin și de cea mai bună calitate. Dimensiunile blocurilor sunt mai mari decât cele obișnuite pentru a conduce către mari economii (prin consum redus de mortar, zidire rapidă, rezistență și calități termo-fono-izolante superioare)

Pentru un perete de zidărie de $1m^2$ sunt necesare 12,5 bucăți de blocuri SUPERB.



De ce sunt bune blocurile SUPERB ?



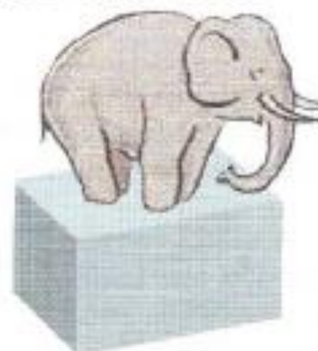
- sunt cele mai accesibile ca preț de cost la cumpărare;
- prețul de cost al zidăriei este mai mic (timp de zidire diminuat și consum de mortar mai redus);
- golurile mari verticale asigură o izolare fonică și termică sporită;
- rezistența zidului este mult superioară

Fotocopia pliantului cu prezentarea produselor firmei (pagina 1)

AVANTAJELE SISTEMULUI SUPERB







Capacitate de izolare termică

Capacitatea de izolare termică a unui perete de zidărie cu blocuri SUPERB se datorește faptului că acestea sunt prevăzute cu două goluri de mare volum.

Blocurile se zidesc cu golurile în jos. Cele două goluri contribuie la ușurarea blocului fără afectarea rezistenței, dar mai ales asigură o izolație termică și fonică sporită.

Rentabilitate

Sistemul SUPERB este cel mai rentabil datorită capacității bune de izolare termică și fonică, consumului redus de mortar și timpului redus de ridicare a zidăriei.

Clădirea cu pereți de zidărie cu capacitate termoizolatoare sporită necesită energie de încălzire redusă.

Capacitate portantă

Datorită golurilor proiectate corespunzător, pe lângă capacitatea de termoizolare bună, blocurile SUPERB au și capacitate portantă excelentă.



Capacitatea de acumulare termică

Iarna, capacitatea de izolare termică bună a blocurilor SUPERB, împiedică răcirea rapidă a încăperilor.

Dacă vor fi asociate și cu alte elemente izolatoare la exteriorul clădirii, cum și cu o tâmplărie etanșă și de calitate, cu geamuri termopan, locuința (construcția) dvs. va fi, atât calitativ cât și ca preț cea mai bună. Vara, încălzirea lentă împiedică creșterea excesivă a temperaturii în încăpere. Așadar, blocurile SUPERB asigură iarna-vara o climă interioară placută.

Sistemul SUPERB

Sistemul SUPERB	Dimensiunea cm	Masa Kg/buc	Rezistența în compresiune daN/cm2	Buc/m²	Buc/m³
40cm 20cm 20cm	20x20x40	19	38	12,50	62,50
	Paleți (120 x 80 cm) : 60 buc / palet				
40cm 15cm 20cm	15x20x40	16	38	12,50	83,30
	Paleți (120 x 80 cm) : 75 buc / palet				

Fotocopia pliantului cu prezentarea produselor firmei (pagina 2)

Începând cu anii 1998 - 1999, întrucât piața de desfacere pentru produsele noastre din beton intrase în declin (datorită, mai ales materialelor noi, mai ușoare,

cumva mai ieftine - dar și mai puțin rezistente-n timp), dar și a faptului că produsele noastre, deși aveau un preț minim și corect, erau tocmai din acest motiv uneori ocolite, alegerea făcându-se, de către cumpărători, doar pe bază de preț (chiar dacă-n activitatea de construcții este foarte importantă mai ales calitatea materialului folosit, altfel ... pică pe tine construcția la cel mai mic cutremur ori ploaie ori vânt), am decis să oprim producția industrială.









Imagini din activitatea de producție

Dat fiind faptul că noi am preferat întotdeauna calitatea, profesionalismul și seriozitatea, ne-am re-orientat activitatea firmei către un alt domeniu. S.C. SUPERB Impex S.R.L. a început să distribuie o gamă largă de scule, echipamente şi utilaje pentru industrie şi construcţii:

- BELE GROUPE - echipamente pentru beton şi utilaje pentru construcţii
- WEBER MT - utilaje şi echipamente pentru construcţii
- FUJI HEAVY INDUSTRY - motoare şi echipamente Robin
- KERN DIAMANT - tehnică diamantată

- HELVI - echipamente pentru sudură
- KEIL - burghie şi accesorii
- YANMAR - motoare industriale răcite cu aer sau apă
- KOSHIN - motopompe
- ROBIN SUBARU - motoare industriale
- ANNOVI REVERBERI - echipamente de spălare sub presiune
- COMBIFORM - sisteme de nivelare a pardoselilor
- AIRMEC - compresoare de aer
- BOSCH - scule electrice profesionale
- MAKITA - scule electrice profesionale
- STIHL - motoferăstraie, maşini de debitat cu disc de fricţiune, motocoase, curăţătoare şi pulverizatoare

În plus, având în vedere dorința multor români de a lucra în străinătatea, am mai înființat o firmă care să se ocupe de plasarea forței de muncă: S.C. SUPERB JOB S.R.L. În felul acesta am constituit Grupul de firme SUPERB. Acesta se compunea din două firme (S.C. SUPERB Impex S.R.L. şi S.C. SUPERB JOB S.R.L.) şi un *club*[1] (SUPERB – CLUB DE AFACERI). Grupul SUPERB avea ca scop promovarea unui model nou, naţional, european şi global de afaceri, cu focalizare maximă pe cerinţele clientului, dar şi prin promovarea programelor de schimb intercultural. Prin selecţia şi plasarea forţei de muncă pe plan internaţional se urmărea instruirea într-un mediu global.

Venirea la guvernare a regimului Băsescu – Boc și măsurile luate de către acesta în domeniul economic a distrus, și după părerea mea, și ultima urmă de entuziasm care mai rămăsese într-o mare parte a celor ce administrau în mod *cinstit și corect* o mică afacere. Personal am refuzat să fiu bătaia de joc a acestui regim prin (inițial, la:12 mai 2009) suspendarea activităților comerciale ori de servicii, apoi, în scurt timp, prin radierea efectivă a ambelor firme. Clubul, deși înregistrasem denumirea legală, a rămas doar în faza de proiect. M-am întors, pentru o perioadă de câțiva ani, doar la activitatea aeronautică.

Academia Română De Aviație



Începând cu data de miercuri 1 martie 2000 m-am încadrat cu contract de muncă pe perioadă nedeterminată la Academia Română de Aviație (A.R.A.), ca expert, cu un salariu de 4.750.000 lei/lună (plus 25% sporuri specifice); la un moment dat am fost promovat șef de Departament instruire sol, sau, în ultimele luni înainte de pensionare, la Biroul pentru asigurarea calității. Activitatea mea în cadrul A.R.A., care s-a extins până *joi 31 iulie 2003* inclusiv, a fost, cred, foarte utilă și interesantă. Începând cu această dată ... m-am pensionat. A.R.A., căreia între timp i-a fost schimbat numele în Şcoala Superioară de Aviaţie Civilă, este o

instituţie publică în subordinea Ministerului Transporturilor şi funcţionează în conformitate cu prevederile Ordonanţei Guvernului nr. 15/1999 privind înfiinţarea Academiei Române de Aviaţie, aprobată prin Legea nr. 352/2003. A.R.A. îşi are baza principală de operare pe Aeroportul Internaţional Bucureşti/Băneasa – „Aurel Vlaicu”(strada Grațioasă no.13, sector 1), dar o mare parte a programelor de formare iniţială a piloţilor se derulează, datorită specificului acestei instruiri, pe aerodromul Strejnic aflat în administrarea Aeroclubului României. Academia oferă cursuri de formare și perfecționare pentru piloți, dar și pentru controlori de trafic aerian și însoțitori de bord, cursuri de perfecționare și calificare a personalului din aviația civilă în general. În toată perioada cât am lucrat la A.R.A. mi-am dorit, și-n mare parte acest lucru s-a realizat, să fiu parte a unei echipe unite care, prin muncă și pasiune, să lase ceva în urmă. Eu am sosit în A.R.A. la foarte scurt timp de la momentul când s-a decis ca C.I.P.A. să devină Academie de aviație, deci când se înfiinţează Academia Română de Aviaţie prin reorganizarea Centrului de Perfecţionare a Personalului din Aviaţia Civilă - Bucureşti, instituţie publică finanţată din venituri extrabugetare, care se desfiinţează. Cei care au gândit această modernizare a instruirii de aviație (civilă) au fost, la rândul lor, niște vizionari și entuziaști, oameni realiști și cu multă experiență. Sub ochii mei și inclusiv cu contribuția mea, am asistat la nașterea unei moderne Academii de aviație. Pe unii, academicieni sau nu, i-a deranjat foarte tare această denumire a instituției aeronautice românești, așa că au “lucrat” cu toate mijloacele disponibile pentru schimbarea denumirii. Nu au reușit, sau nu au încercat, să facă același lucru cu Academia forțelor aeriene, cu Academia de poliție etc. Cu aviația civilă a fost mai ușor, A.R.A. a devenit *Școală*... A câta desconsiderare a aviației civile?!? Dar parcă mai contează?). Am aflat pe parcursul documentării pentru această carte că tocmai se pregătește o Ordonanță prin care se mandatează Ministerul Transporturilor şi Infrastructurii să iniţieze procedurile legale pentru înfiinţarea „Academiei Regionale de Aviaţie Civilă", denumită în continuare Academia, persoană juridică română organizată ca societate comercială pe acţiuni, care va funcţiona sub autoritatea Ministerului Transporturilor şi Infrastructurii. Cred că ar fi o reparație necesară. Dar cred și eu, ca de altfel un întreg grup select de alți profesioniști din aeronautica română, că s-au făcut, de-a lungul ultimilor ani, multe greșeli și enumăr numai două: extinderea pregătirii la trei ani și pregătirea pe acești bani publici, nu a celor mai merituoși, ci, mai degrabă, a unor copii cu relații... Așa cum se procedează în alte țări, companiile aeriene fie au propria Școală de pregătire, fie își selectează și trimite elevi la Școlile de aviație unde le plătesc pregătirea. După terminarea Școlii acești absolvenți au un contract de muncă la compania care i-a subvenționat un număr de ani. Viitoarea Academie regională are o bună bază de pregătire, are avioane, simulatoare, aerodrom și instructori competenți. Cu o conducere bună ar trebui să-și diversifice activitatea, inclusiv pregătirea de piloți din alte țari. Dar mi-e teamă că acesta va rămâne *doar* un nou proiect.

În perioada petrecută de mine la A.R.A., în anul 1999 a sosit primul lot de patru avioane *Cessna 172S (Skyhawk)* și a avut loc primul proces de selecție și recrutare, de după desființarea Școlii de la Boboc, pentru un număr de 12 studenți-piloți care urmau să fie instruiți pentru aviația civilă după standarde moderne europene până la nivel de “frozen ATP(A)”. În anul 2000 sosește primul bimotor

Piper PA34 și simulatorul de de zbor *FNPT II FRASCA 242 (imaginea de mai jos),* iar în anul 2001 al doilea avion Piper PA34. În anul 2002 asistăm cu bucurie la absolvirea cursului de piloți de către toți cei inițial admiși, ceea ce este, pentru o școală de aviație, un real record.



Din fericire, până m-am pensionat, eu chiar *am lucrat la Academia Română de Aviație* ! M-am implicat acolo unde am crezut că-i nevoie de mine, m-am dus acolo unde s-a apreciat că-i nevoie de mine: am fost timp de două veri (cicluri de instruire-n zbor) administratorul Campusului de la aerodromul Strejnic, am fost șeful Departamentului de instruire la sol, am fost expert și lector, am fost expert la Biroul pentru asigurarea calității unde am contribuit major la realizarea Manualului de calitate etc., etc. În rest? Vor spune alții. Am avut multe satisfacții personale făcând parte din echipa care a „construit" Academia (domnii Adrian Marinescu, Teodor Duminică, Cornel Olariu, Mihai Popa, Nela Pințoiu etc.), dar, nu se putea altfel, am avut și dezamăgiri ... pe care vreau să le uit!

Basarabia[2]

La izvoarele cu ape
Dulci ca limba strămoşească,
Cerbii vin să se adape,
Porcii… să se bălăcească!



Cum se putea altfel? Am călătorit cu faimoasa și buna noastră mașină autohtonă Dacia 1310 Break bleu. Plecând de la Tecuci, trebuia să ajungem la *Bălți[3]*, în republica Moldova, pe DN24/E581 – 169 km, prin Iași, spre punctul de frontieră Sculeni, pe R16 și M14 – 87,9Km, spre Bălți, apoi mai departe spre Chișinău, pe M14/E584 – 144Km, cu revenire spre Tecuci, pe E584/E581 – 215Km, adică în total, dacă am calculat corect, vreo 616Km (mai jos: *harta acestei cexcursii).*



Ţara Românească a Moldovei - căci acesta este numele cel mai vechi al meleagurilor care s-au chemat pe urmă mai pe scurt: Moldova, s-a alcătuit departe de malul Prutului, în colţul acela unde românimea din mai multe locuri s-a legat de la sine împreună, anume pe valea râului de unde a venit numele Moldova şi în jurul acelui vechi centru orăşenesc, venind încă din vremea tătarilor şi locuit la început de lucrătorii saşi de la minele ce nu mai există astăzi, centru care se cheamă astăzi Baia, din cauza acestor mine, ca şi Baia Mare, Baia de Criş, Baia de Aramă, dar care odinioară era numit în latineşte Cetatea Moldovei. Prin sărituri repezi de ostaşi această intindere geografică moldovenească, strâns legată de râu, a ajuns înaintea largii ape a Siretului şi înaintea Sucevei, care se varsă în Siret şi, înainte de a coborî în jos către Roman, ea a ţintit drept către vadurile Nistrului, ajungând prin cel de la Cernăuţi la vadul cel mare de la Hotin şi prin vadul de la Ţuţora pe Jijia, în jos de Iaşi, la celălalt vad, de la Tighina, sau, coborându-se mai în jos, la cetăţile cele mari întemeiate pe pământ românesc, dar fără stat al românilor, pe vremea aceea, la Chilia şi Cetatea Albă.

Născut în România anului 1950, crescut ca pionier cu cravată roșie la gât și educat după o istorie adaptată timpurilor, ne-am deprins în timp a vedea în Prut un hotar, şi cântecul popular chiar l-a blestămat din cauza împiedicării legăturilor de fiecare zi între oamenii de acelaşi fel care erau foarte deseori tovarăşi de muncă şi membri ai aceleiaşi familii. Dar, în viaţa cea veche a poporului nostru rural, el nu înseamnă o despărţire. Am aflat târziu că nu este râu, sau, exceptând Tisa singură, şi anume în partea de jos, n-a fost râu care să însemne o despărţire între două grupe de români.

Pentru mine Basarabia a devenit, cu timpul, o mare provocare. Șansa de a descoperi lucrurile ascunse în anii anteriori, cum și aceea de a călători …liber, după 1990, mi-a permis să cunosc teritoriile din estul Prutului chiar mai curând decât credeam. La un moment dat am intrat în corespondență cu un profesor de istorie din Bălți (Republica Moldova), am corespondat cu acesta – Victor Beşliu, iar, după o planificare adecvată, iată-mă plecând spre

Basarabia, pe ruta menționată mai sus. Am fost găzduit la Victor acasă (într-un apartament din orașul Bălți), l-am cunoscut mai bine pe acesta, cum și întreaga sa familie, i-am vizitat casa părintească situată într-o suburbie a orașului.



Victor și prietenii săi, pe care aveam să-i întâlnesc într-o ...hrubă (pivniță), localizată sub un ...garaj de la periferia cartierului de blocuri, erau, pur și simplu, un grup de înfocați unioniști basarabeni. Am auzit, în timpul petrecut în pivniță, de multe ori, repetar cu absesie, cuvântul kgb. Am discutat timp îndelungat multe, vrute și nevrute. Interesant...



De la Bălți, avându-l acum pe Victor drept ghid, am plecat spre Chișinău unde, la sugestia și pe mâna unui parlamentar basarabean... ne-am cazat la *hotelul Zarea*[4] (strada Anton Pann 4, Chișinău, Republica Moldova), într-o camera rezonabilă din punct de vedere al dotărilor și confortului. Am parcat automobilul în spațiul rezervat hotelului și am pornit la descoperirea frumuseților capitalei basarabene… Chișinăul e un oraș destul de puțin pretențios, mărunt ca arhitectură și intindere, dar plin de parcuri și statui, dedicate lui Ștefan Domn cel Mare și, de asemenea, multor personalități, mai ales scriitori. Dulcele grai moldovenesc nu e atât de dulce ca în Moldova noastră pentru că are un pronunțat accent rusesc, dar e o asprime cu care te obișnuiești. E tare interesant să auzi în vorbirea curentă cuvinte sau expresii care din limba româna au dispărut de decenii sau au căpătat cel mult caracterul de arhaisme și regionalisme. Limba "moldovenească", cum adesea este numită din considerente politico-oficiale, izolată după granița sovietică timp de 50 de ani, a rămas puțin în urmă cu progresul. Bineînțeles că am folosit prilejul pentru a vizita cele mai importante obiective turistice: Casa-muzeu Alexandr Pușkin, Casa-muzeu Alexei Mateevici, Casa-muzeu Constantin Stamati, Casa–muzeu Igor Vieru, Complexul muzeal Orheiul Vechi, Muzeul de Arheologie și Etnografie, Muzeul de Etnografie și Istorie Naturală, Muzeul Meșteșugurilor Populare…

Cât despre aviația din Basarabia…

Nu cred că, cel puțin printre stimații noștri aviatori, nu sunt și oameni care cunosc adevarata istorie a aviației basarabene... Care nicidecum nu a apărut, așa cum se spune, în

anul de răscruce 1944, ci cu mult, mult timp înainte, în perioada interbelică. Astfel, încă în 1926 a fost înființată prima cursă aeriană Chișinău-București, eveniment important, din moment ce a fost marcat și prin lansarea unei mărci poştale. Atenție: aceasta se întâmpla cu cel puțin două decenii înainte ca pe cerul Moldovei să-și facă apariția vestitele „kukuruznice" sovietice (avioanele AN-2), „renumite" prin faptul că îi uimeau pe țărani, împrăștiind din aer tot felul de substanțe chimice, cu care stropeau viile și livezile. Așadar, încă din anul 1926 avioane de producție franceză (POTEZ), olandeză (FOKER) și românească (IAR 11, IAR 13) au aterizat pe aerodromul Bulgărica-Ialoveni, ani la rând, ducând și aducând pasageri, ziare, corespondență… Precizez că aceste avioane erau civile, nu militare, transportau oameni, nu bombe, aveau statut clar de aviație civilă. Mai mult decât atât, acele avioane erau pilotate de echipaje valoroase. Zborurile Chișinău-București erau efectuate de Compania LARES, iar printre aviatori întâlnim nume notorii, cum ar fi cel al lui Constantin Bâzu Cantacuzino. Notoriu nu numai pentru obârșia sa (era fiu al principelui Mihai Cantacuzino și al Mariei Cantacuzino (născută Rosetti), dar și pentru că era considerat asul numărul unu al avioanelor de vânătoare românești. Cu toate acestea, mulți istoriografi basarabeni se fac a nu fi auzit nimic despre acele vremuri, mai mult chiar, se ambiționează să șteargă acea perioadă eroică din istoria aviației românești. Lor le place mai mult anul 1944, pentru că, așa cum atestă noua Enciclopedie a Moldovei, în 1944 a fost deschisă ruta Chișinău-Moscova... Comentariile, cum se zice, sunt de prisos. Oare nu este timpul să se respecte în sfârșit adevărul istoric? Avioanele pot să zboare prin nori, știința istorică nu. Deocamdată, istoricii basarabeni care scriu enciclopedii umblă, din păcate, cu capul prin nori.

Da! În Moldova te simți într-adevăr ca într-o altă țară pentru că se vorbește foarte multă rusă sau moldovenească cu rusisme, motiv pentru care-i tare bine să ai ghid. Mărturisesc că vizita în Republica Moldova mi-a deschis mintea. Mi-am dat seama că ar trebui să mă plâng mai puțin de problemele din București, să apreciez ceea ce am și să văd România cu ochi un pic mai indulgenți. Sigur, fără exagerări, însă mi s-a părut interesantă comparația acestor două realități. De apreciat că n-am auzit pe nimeni să se plângă de nimic, deși senzația mea este că o duc mult mai greu ca noi.

… Surpriza din parcarea hotelului Zarea.

Atunci când am acceptat să ne cazăm la hotelul Zarea din Chișinău, situat de altfel într-o zonă cât se poate de centrală a orașului, nu credeam că vom fi forțați de împrejurări să ne scurtăm vizita în Basarabia într-un mod care va rămâne de neuitat! Când am parcat automobilul, așa cum se face de regulă într-un hotel civilizat, și cum credeam că este acest hotel Zarea, după ce ne-am dus bagajele în camera rezervată, am predat autoturismul paznicului/ușierului, cu rugămintea să-l aibă sub supraveghere. A doua zi aveam să găsesc automobilul descuiat și golit de absolut tot ceea ce se găsea în interior, inclusiv vreo câteva mere și nuci pe care le primisem cadou la plecarea de la gazda noastră din Bălți… Am fost mai mult decât neplăcut impresionat de această întâmplare. Am anunțat administrația hotelului, care nu a întreprins nimic în sprijinul nostru, am anunțat …miliția care nu a venit la fața locului preț de câteva ore, astfel că am decis să părăsim Chișinăul și Basarabia cât mai rapid posibil. Așa ne-am scurtat vizita în acest ținut românesc, la care am visat ani în șir, am renunțat să mai vizităm și alte obiective ori localități (Leova, Ungheni) basarabene. Nu știu dacă …ori când voi mai reveni în Basarabia. Un gust puternic amar încă-mi persistă.

Cărțile din biblioteca mea



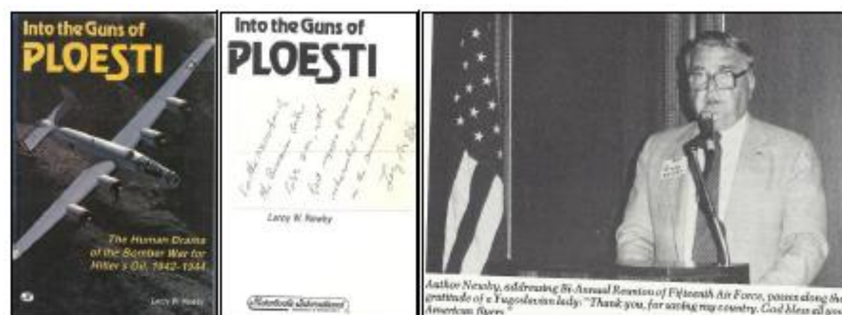
Cartea este în viaţa noastră un element central al creării unui psihic sănătos, a unei culturi generale, este sprijinul în cazul unei decăderi nervoase, este uneori ceva mai mult decât un profesor deoarece cu ajutorul ei putem să descoperim lucruri noi. Ea ne face să fim mai buni, ne ajută să trecem mai uşor peste greutăţile vieţii, iar acestea sunt numeroase, într-un cuvânt ne întăreşte. Cartea este un mod de comunicare şi reprezintă o ordonare a cuvintelor la formele lor cele mai expresive. A scrie este o artă deoarece trebuie să ai dar pentru a putea să realizezi ceva de calitate. Trebuie să ştii să împleteşti, să aranjezi cuvintele în aşa fel încât cititorul să fie atras de ceea ce citeşte şi să aibă posibilitatea să înveţe ceva din conţinutul lecturii. Sentimentele pot fi exprimate prin cuvinte, dar nu oricare dintre ele ci doar acelea ce provin din inimă şi care sunt una cu ceea ce simte autorul. Nu se poate realiza un fel de "tablă a lui Pitagora" care să ne înveţe să potrivim cuvintele, să scriem. Scrisul se învaţă din practică, din citirea operelor de mare valoare ale înaintaşilor noştri. La început se scria pe pereţii peşterilor, pe tăbliţe de lut, de lemn, fildeş, bronz, pe papirus. Cartea este un sprijin. Ea ne ajută să înțelegem și să pătrundem în tainele lumii, ale universului. Între filele ei putem descoperi sfaturi, putem culege înțelepciune, ne putem "adăposti" de gurile rele. O carte bună este o mângâiere deoarece ne alină, ne atrage cu ajutorul subiectelor ei şi ne face să uităm de viaţa cotidiană. Cartea mai este un îndemn pentru că citind o carte, ne îndemnăm să citim și altele, astfel reuşim să găsim răspunsuri la multe din întrebările noastre. Cartea *"ne face să trăim în afară de minciună, nedreptate şi prejudecăţi"(*M. Sadoveanu). Aceste vorbe ale unui mare scriitor al ţării noastre ne atrage atenţia asupra unei mari calităţi a cărţii, adică puterea de influenţare, puterea de a ne transpune într-o altă lume. Cărţile sunt fluturi cu care zburăm prin propria noastră minte. Niciun aparat de zbor nu te-a dus atât de departe. Cartea este o pasăre cu mai mult de o sută de aripi gata de zbor. Cărţile sunt albinele care duc polenul însufleţitor de la o minte la alta. Nu știam lucrurile de mai sus atunci când, mai ales în timpul anilor de colegiu, am început să citesc din ce în ce mai mult. Citeam deavalma, fără un plan anume, dar *mă refugiam totuși în subiectele mele preferate.* Am citit de-a lungul timpului, poate, o mie ori două mii de cărți; nu le-am ținut evidența, multora nu le mai știu nici numele. Am citit cărțile ori publicațiile cumpărate sau împrumutate. Am citit mult în biblioteci. Din când în când am donat: sute de cărți ori publicații (Principiul: Citește și dă mai departe!). Am păstrat puține cărți (câteva sute!) în propria bibliotecă, din care foarte multe sunt cărți de aviație... Iată mai jos doar câteva dintre acestea ...unele dintre ele primite, cu autograf, de la autori – prieteni.

- Ladmiss Andreescu - Pe un cer de foc și lupte
- Ioan Cherecheș - În căutarea eroilor
- C-tin Ucrain, D-tru Crăciun-Iași - Raiduri aeriene românești
- Alexandru Zecu - Omul și zborul
- Gavrilă Săcădat - Săgeata răzbunării / Adjutantul aviator Traian Dârjan
- Gheorghe Negrescu - Din amintirile unui vechi aviator
- Vasile Tudor - Constantin „Bâzu" Cantacuzino - Prințul Așilor

- C-tin C. Gheorghiu - General aviator Andrei Popovici

mai jos, cărți din biblioteca mea

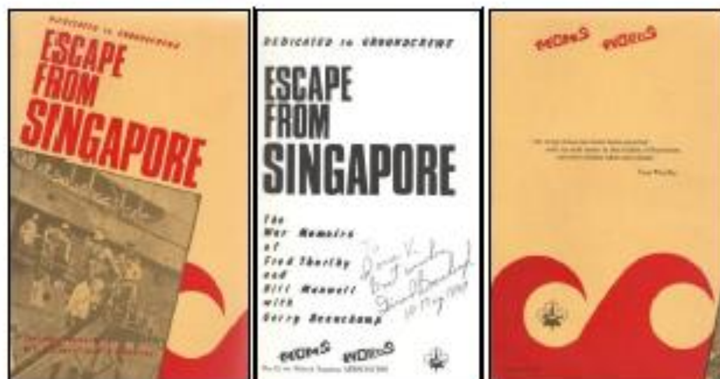


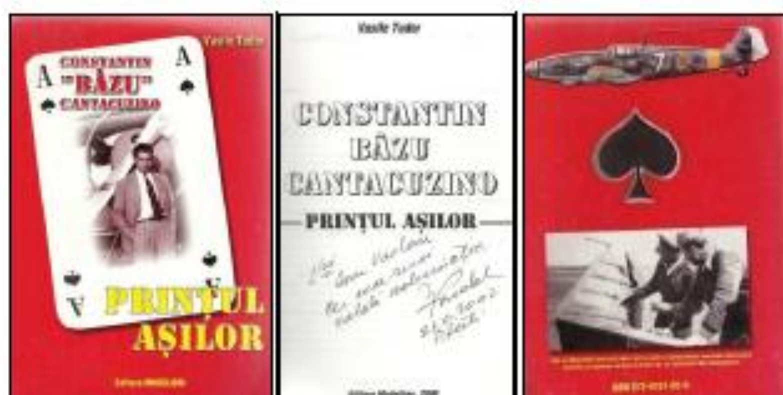


Author Newby, addressing 51st Annual Reunion of Fifteenth Air Force, passes along the gratitude of a Yugoslavian lady: "Thank you, for saving my country. God bless all you American flyers."

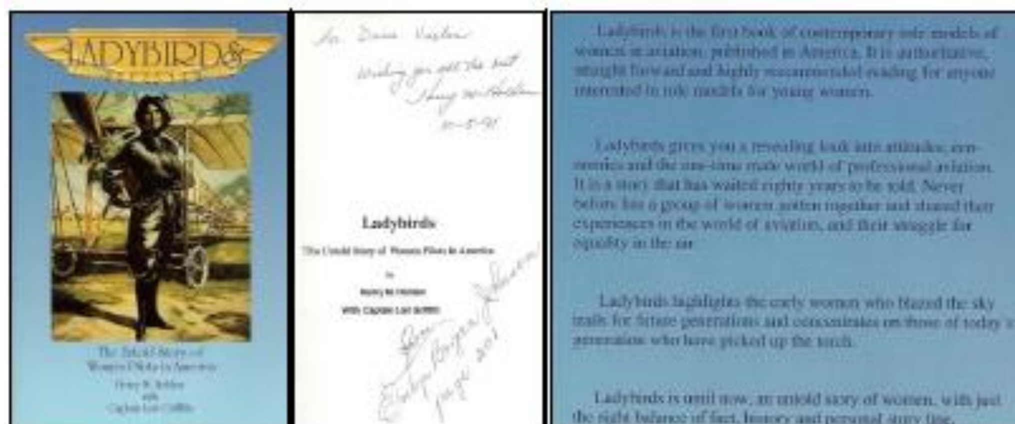



PLOESTI
ATTACK
DEATH


ESCAPE FROM SINGAPORE
DEDICATED to GROUNDCREWS
ESCAPE FROM SINGAPORE


CONSTANTIN "BÂZU" CANTACUZINO
PRINȚUL AȘILOR
CONSTANTIN BÂZU CANTACUZINO
PRINȚUL AȘILOR


HANS BARTH
HERMANN OBERTH
MONOGRAFIE
KRITERION



Ladybirds is the first book of contemporary role models of women in aviation published in America. It is authoritative, straight forward and highly recommended reading for anyone interested in role models for young women.

Ladybirds gives you a revealing look into attitudes, economics and the one-time male world of professional aviation. It is a story that has waited eighty years to be told. Never before has a group of women gotten together and shared their experiences in the world of aviation, and their struggle for equality in the air.

Ladybirds highlights the early women who blazed the sky trails for future generations and concentrates on those of today's generation who have picked up the torch.

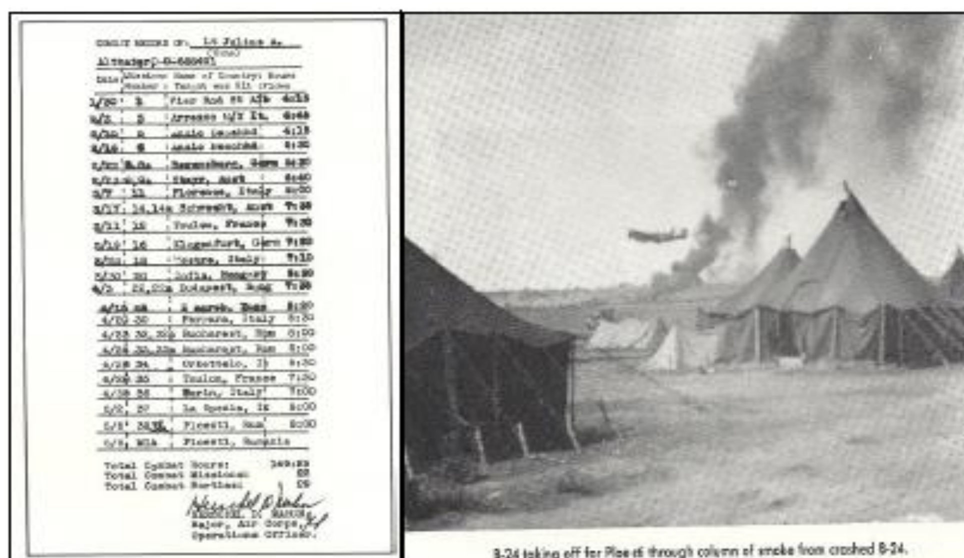
Ladybirds is until now, an untold story of women, with just the right balance of fact, history and personal story line.



Sergeant John William Petty, United States Air Force



5 April 1944. Manduria. Altvater and motorcycle.

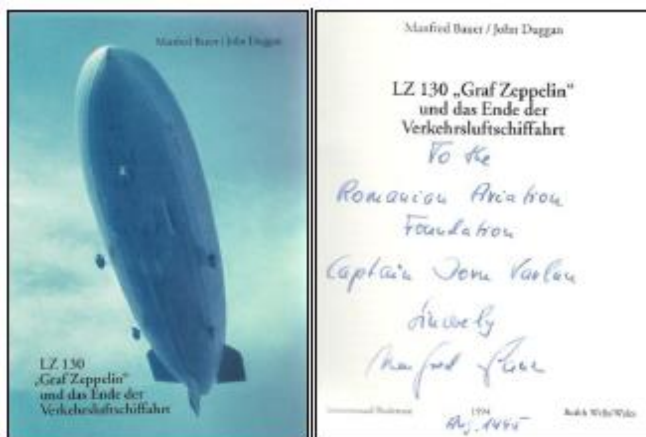


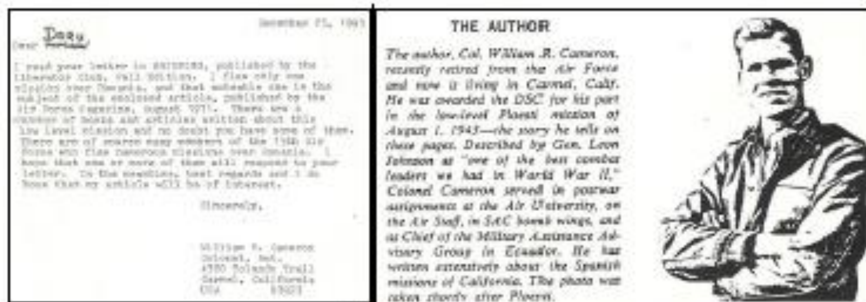
Total Combat Hours:
Total Combat Missions:
Total Combat Sorties:

Major, Air Corps,
Operations Officer.

B-24 taking off for Ploesti through column of smoke from crashed B-24.





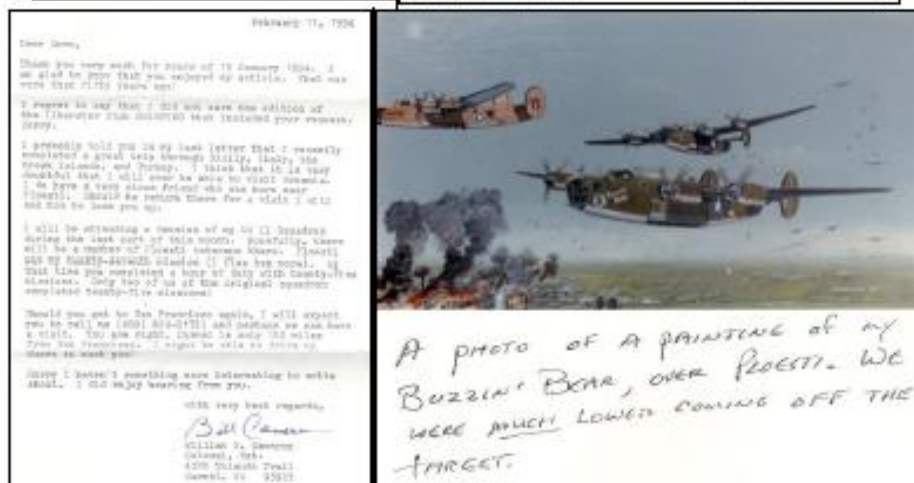

Dear Doru,

Sincerely,

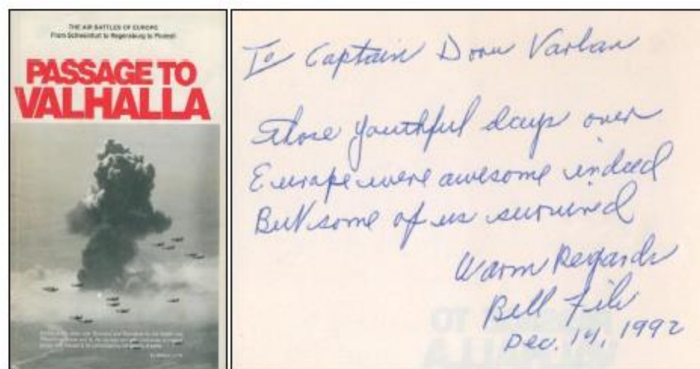
William R. Cameron
Colonel, Ret.

THE AUTHOR

The author, Col. William R. Cameron, recently retired from the Air Force and now is living in Carmel, Calif. He was awarded the DSC for his part in the low-level Ploesti mission of August 1, 1943—the story he tells on these pages. Described by Gen. Leon Johnson as "one of the best combat leaders we had in World War II," Colonel Cameron served in postwar assignments at the Air University, on the Air Staff, in SAC bomb wings, and as Chief of the Military Assistance Advisory Group in Ecuador. He has written extensively about the Spanish missions of California. The photo was taken shortly after Ploesti.


With very best regards,

Bill Cameron





Certificate of Award

THIS CERTIFIES THAT

Prin această diplomă,
Who is Who World Society Corp.,
şi Who is Who, Verlag für Personenenzyklopädien AG, Elveţia
atestă faptul că

Doru Vârlan

a fost înscris în

ENCICLOPEDIA PERSONALITĂŢILOR DIN ROMÂNIA

Această culegere biografică conţine biografii ale personalităţilor din domeniul economiei, politicii, ştiinţei, culturii şi artei.

06.08.2008
Data

Ralph Hübner

NOTE EXPLICATIVE

---

[1] ***Clubul de afaceri**, constituit legal ca o Asociaţie de membrii care să lucreze pentru o agendă comună, era gândit astfel:* ***Scopul asociaţiei (Clubului) constă în:***

- *Organizarea de întâlniri periodice şi seminarii de afaceri care au ca scop cunoaşterea activităţii profesionale a membrilor clubului şi promovarea afacerilor la nivel local, naţional şi global.*

- *Susţinerea iniţiativelor economice, legislative şi administrative ale membrilor clubului prin mijloace specifice*
- *Îmbunătăţirea comunicării între membrii clubului, cum şi a comunicării acestora cu alţi parteneri la nivel regional, naţional, global.*
- *Organizarea de cursuri de pregătire pentru copiii membrilor de club în ţară şi străinătate, cum şi integrarea acestora în activităţile companiilor.*
- *Furnizarea de servicii de consultanţă, promovare şi informare, în scopul obţinerii de fonduri pentru dezvoltarea Asociaţiei şi atingerea scopurilor propuse.*

Asociaţia(Clubul) îşi va îndeplini scopul prin :

- *Servicii de consultanţă şi asistenţă destinate organizaţiilor private (elaborarea de cereri de finanţare , planuri de afaceri , studii de fezabilitate , documentarii de creditare , studii de marketing , planuri de înbunătăţire a managementului , programe de dezvoltare a resurselor umane , programe de îmbunătăţire a calităţii , sprijin în implementarea de soluţii informatice şi tehnologice , promovarea de know-how , parteneriate şi cooperări de afaceri , organizarea de seminarii şi conferinţe ;*
- *Servicii de consultanţă şi asistenţă destinate membrilor săi în domeniile economic , fiscal , juridic , management , formarea forţei de muncă ;*
- *Realizarea de obiective şi activităţi legate de promovare a parteneriatelor , crearea de reţele regionale ;*
- *Promovarea cooperării şi menţinea contactelor cu alte instituţii naţionale şi internaţionale , pentru realizarea misiunii şi scopului Asociaţiei ;*
- *Atragerea , gestionarea şi utilizarea , în condiţiile legii , de surse de finanţare sub formă de donaţii , contribuţii şi subvenţii şi a altor categorii de resurse primite de la persoane fizice sau juridice , din ţară sau străinătate , în vederea îndeplinirii obiectului de activitate al Asociaţiei ;*
- *Iniţierea , dezvoltarea şi susţinerea de programe de formare profesională , specializare , schimburi de experienţă , transfer de expertiză , asistenţă şi consultanţă destinate resurselor umane proprii ale Asociaţiei , în vederea îmbunătăţirii capacităţii profesionale a acesteia de a furniza servicii şi programe beneficiarilor ;*
- *Contribuţia la consolidarea sistemului economiei de piaţă la promovarea şi apărarea intereselor legitime ale oamenilor de afaceri;*
- *Consolidarea sistemul economiei de piaţă prin promovarea intreprinderilor mici şi mijlocii;*
- *Actionează pentru încurajarea şi susţinerea investiţiilor în sectorul intreprinderilor mici şi mijlocii;*
- *Identificarea resursele economice(financiare, materiale, naturale, umane, culturale, turistice, etc.) existente în judeţul Buzău şi a posibilităţilor de valorificare cu maximum de eficienţă a acestora, individual sau prin cooperare intre membrii Asociaţiei;*
- *Inventarierea oportunităţilor pe care le are zona Buzău şi găseşte metode de valorificare eficientă a acestora;*
- *Realizarea şi punerea în aplicare de strategii de dezvoltare economică a zonei Buzău;*
- *Crearea împreună cu oamenii de afaceri şi în sprijinul acestora a unei infrastructuri care să răspundă cerinţelor desfăşurării unei activităţi economice moderne şi performante ;*
- *Armonizarea şi promovarea intereselor societăţilor comerciale asociate ;*
- *Elaborarea şi promovarea de politici , programe şi strategii de dezvoltare ale zonei în care îşi desfăşoară activitatea membrii acesteia;*
- *Sprijinirea instituţiilor statului în rezolvarea unor probleme cu caracter local ;*
- *Dezvoltarea relaţiilor între firmele locale şi cele străine;*
- *Dezvoltarea sectorului for profit prin servicii de informare , consultanţă , instruire şi asistenţă tehnică acordate reprezentanţilor acestora ;*
- *Promovarea susţinerii sferei civile de către sectorul privat ;*
- *Contribuie la integrarea României în Uniunea Europeană şi promovează valorilor europene în România.*

[2] ***Basarabia*** *este denumirea dată de Imperiul Rus în 1812 teritoriului voievodatului Moldovei dintre Prut și Nistru anexat prin Tratatul de la București din 1812, odată cu raiaua Hotinului și cu Basarabia istorică (în limba turcă Bugeac) cedate de Imperiul Otoman după semnarea tratatului de pace de la București din anul 1812 în urma încheierii războiului ruso-turc (1806-1812). Faptul că a fost cedat Rusiei și o parte din teritoriul voievodatului, în ciuda tratatului moldo-otoman care garanta integritatea Moldovei, se datorează dibăciei negociatorului francez Gaspard Louis de Langeron care slujea interesele țarului. Inițial numele Basarabia a fost dat Țării Românești, datorită dinastiei întemeietoare a acestui voievodat,*

familia Basarabilor. Aceștia, în luptele lor împotriva Tătarilor între 1328 și 1342, au luat în stăpânire stepa cuprinsă între Carpații Vrancei - Dunăre - Marea Neagră și o linie mergând de la confluența Trotușului cu Siretul la capul Codăești (la sud de Cetatea Albă, nu departe de gura Nistrului). Ulterior, acest teritoriu a fost cedat în secolul al XIV-lea de Alexandru Basarab voevodatului Moldova, în cadrul căruia i-a rămas numele de Basarabia. În 1484, Turcii cuceresc malurile Dunării și Mării Negre cu cetățile-porturi Chilia și Cetatea Albă, iar în 1538 cuceresc Tighina și restul teritoriului de acum încolo numit de ei Bugeac, dar de restul Europei și de români Basarabia. Aceasta a fost Basarabia istorică până în 1812. În 1713, Turcii iau în stăpânire și cetatea Hotinului cu ținutul dimprejur, dar acest ținut nu făcea încă parte din Basarabia atunci, numele acesta limitându-se încă la ceeace numim astăzi Bugeac.Abia în 1812, când Rusia a ocupat teritoriul de est al Moldovei dintre Prut și Nistru, pe care l-a alăturat ținutului Hotin și Basarabiei/Bugeacului luate de la Turci, a fost acest ansamblu numit Basarabia, cu prilejul transformării sale într-o gubernieîmpărțită în zece ținuturi (Hotin, Soroca, Bălți, Orhei, Lăpușna, Tighina, Cahul, Bolgrad, Chilia și Cetatea Albă, capitala guberniei fiind stabilită la Chișinău. Teritoriul Basarabiei astfel extins spre nord până la Hotin coincide parțial cu teritoriul Republicii Moldova, în timp ce partea de sud (Bugeac) și cea de nord (cea mai mare parte a fostului județ Hotin) intră astăzi în componența Ucrainei.

[3] ***Bălți** este un oraș cu statut de municipiu. Orașul se află în mijlocul stepei Bălțului cu un relief de câmpie fragmentată, la 138 km la nord de Chișinău, 65 km de la granița cu România (UE), vama Sculeni, și 120 km de la frontiera cu Ucraina, vama Otaci. Se învecinează cu orașele Fălești, Glodeni, Râșcani și Sângerei, care se află la o distanță de 20–40 km. Municipiul Bălți este al treilea centru urban după mărime și populație în Republica Moldova, surclasat doar de Chișinău și Tiraspol. Are în componență comunele Sadovoi și Elizaveta. În context teritorial orașul se împarte în 3 sectoare planimetrice: Centru (inclusiv cartierele Țigania, Teioasa și Berestecic); Pământeni (inclusiv cartierele Jubiliar și Dacia); Slobozia și două formațiuni locuibile Molodova, Bălții Noi. Clima este temperat continentală, iar cele mai importante râuri care trec prin oraș sunt Răut și Răuțel. Ca infrastructură, lungimea totală a drumurilor din municipiu este de 220,7 km cu o suprafață de 1.478,5 mm^2. Bălțiul este un important nod de transport din nordul republicii cu o infrastructură de transport dezvoltată, care asigură legături rutiere, feroviare și aeriene cu toate regiunile republicii și alte țări. Prima atestare certă a orașului Bălți apare în comentariile legate de expediția polonezilor împotriva Imperiului Otoman din 1620. În 1766, feciorii negustorului Panait Sandu, Costache și Iordache, intraseră în posesia unei jumătăți din moșia Bălților, cealaltă jumătate revenind mănăstirii Sfântului Spiridon din Iași. În 1812 este anexat de Imperiul Rus odată cu partea de răsărit a Moldovei (atunci denumită Basarabia ca gubernie), mulți funcționari și militari ruși, precum și negustori și meșteșugari armeni și evrei, instalându-se atunci în oraș, astfel că la sfîrșitul secolului XIX populația băștinașă moldoveană devine minoritară. Ca urmare a unirii primei Republici Moldova cu România, orașul intră în componența României în 1918, devenind reședință de județ. În timpul și după cel de-al Doilea Război Mondial, odată ce Basarabia devine o parte a Uniunii Sovietice, populația în care noul regim nu avea încredere (cei dintre băștinași care fuseseră slujbași ai administrației românești, popii, Rușii albi, refugiații din URSS care fugiseră de colectivizare sau de Holodomor, așa-zișii „chiaburi", pravoslavnicii sau credincioșii unor religii protestante precum iahoviții...) a fost deportată în Kazahstan și Siberia, fie ca deținuți în Gulag, fie ca maziliți cu reședință forțată. În 1944 în Bălți au fost organizate două lagăre de concentrare în care erau deținuți 50,000 de prizonieri români, germani și de alte naționalități. Mulți au decedat din cauza condițiilor, bolilor sau erau executați, corpurile lor fiind îngropate în morminte comune din preajmă. Supraviețuitorii au fost exilați în Siberia sau Asia Centrală. În regimul comunist, orașul a devenit un centru industrial important pentru nordul Moldovei, cu o populație în mare parte nouă, fie moldoveană venită de la sate, fie rusească sau ucraineană.*

[4] ***Hotelul Zarea** este amplasat în centrul istoric şi de afaceri al oraşului vizavi de casa muzeu A. Puşkin, la 7 minute de mers de la Piaţa Marii Adunări Naţionale şi monumentul lui Ştefan cel Mare, Preşedinţiea şi Clădirea Guvernului. De asemenea în apropiere se află calea ferată şi gara auto precum şi la o jumătate de oră deplasare cu autovehiculul se află aeroportul internaţional din Chişinău. În apropierea hotelului sunt amplasate curiozităţile oraşului: Piaţa Soborului, Teatrul Operei şi Baletului, Teatrul Cehov şi Eminescu, Sala cu Orgă şi Filarmonica, precum şi muzee şi cinematografe. La majoritatea dintre acestea se poate de deplasat pe jos în decurs de 15 minute.*

Încheiere

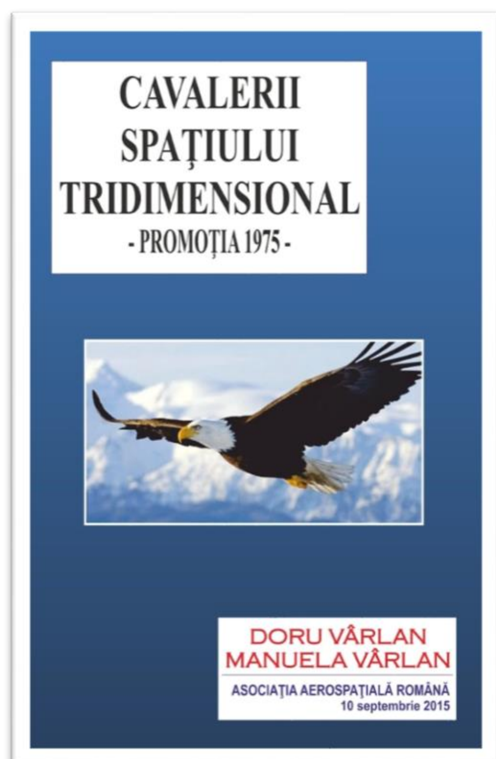
Sper că veţi înţelege din această carte că eu nu-mi doresc nimic în mod special. Îmi urmez, fără șovăire, drumul care-mi apare ca o linie dreaptă, impecabilă, de la care pentru nimic pe lume n-aș vrea să mă abat. Existența ce-o am mi se pare miraculoasă și simplă pentru că este cea pe care, dintotdeauna, am ales-o în sinea mea. În parte am putut s-o realizez. Pentru mulți, scopul ei ar putea fi considerat ca atins, dar socot că trebuie să facem mereu mai mult și mai bine. Așa stând lucrurile, dau zilnic tot ce pot și sfârșesc prin a găsi că viața este foarte frumoasă și că, cu cât o risc mai mult, cu atât devine mai valoroasă. Sunt fericit și atâtat tot. Dar, în plus, eu încerc să nu uit că orice individ care trăieşte astăzi, este un monument istoric. Fiecare individ are în spatele său întreaga evoluţie a universului. Statura, culoarea ochilor, culoarea pielii, culoarea părului, configuraţia feţei, etc, sunt criterii ce pot contribui la reconstituirea istoriei.

De același autor:



Dacă vă interesează ACEASTĂ CARTE apărută în anul 2010, SCANAȚI cu telefonul mobil URMĂTORUL COD QR și veți fi direcționați la link-ul corespunzător (cartea în format pdf)





Dacă vă interesează ACEASTĂ CARTE apărută în anul 2015, SCANAȚI cu telefonul mobil URMĂTORUL COD QR și veți fi direcționați la link-ul corespunzător (cartea în format pdf)

